第1.0节 | 执行摘要

这份执行摘要旨在为读者提供一份关于洛杉矶空中快捷交通项目（拟建项目）及其潜在环境影响的简明摘要。洛杉矶空中快捷交通技术有限责任公司作为项目主办方提议洛杉矶空中快捷交通项目。根据《加州环境质量法案》（CEQA），洛杉矶县大都会交通局（Metro）是拟建项目的主要管理机构。

项目主办方提出了洛杉矶空中快捷交通索道项目（拟建项目）。该项目将通过空中缆车系统连接洛杉矶联合车站（LAUS）与道奇体育馆（Dodger Stadium）。《最终环境影响报告》已编制完成，满足《加州环境质量法案》（CEQA）法规和指南及修订版本（《公共资源法典》第21000-21178节和《加州法规法典》第14篇第3章第15000-15387节的要求。《最终环境影响报告》旨在帮助洛杉矶县大都会交通局作出拟建项目审批决策。《最终环境影响报告》中对《环境影响报告草案》的所有引用或引用均指最初于2022年10月17日发布以供公众审查和评论的《环境影响报告草案》，而不是经修改后的《最终环境影响报告》。

通过空中快捷交通索道项目，拟建项目将联合车站与道奇体育馆物业连接。拟建项目还将包括一个位于洛杉矶州立历史公园最南端入口处的中间站。这将为道奇体育馆的访客提供空中快捷交通（ART）服务，也为道奇体育馆物业及周边社区（包括唐人街、Mission Junction社区、伊利森公园和索拉诺峡谷）以及洛杉矶州立历史公园提供与可由洛杉矶联合车站进入的区域交通系统连通的交通服务。空中缆车系统由缆线、三个客站、一个非客枢纽站、索道塔和缆车车厢组成。拟建项目完成后，其最大运力将为每小时每个方向约5000人次，从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟。拟建项目将对人行道进行升级改造，包括对硬景观和自然景观进行美化，并将在洛杉矶州立历史公园提供便利设施。空中快捷交通系统可以克服洛杉矶联合车站和道奇体育馆之间坡度与地形高度的问题，并在项目区域提供安全、零排放、环保和高运力的交通连接。这将缓解道奇体育馆及其周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆拥堵问题，从而减少温室气体（GHG）排放。拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务。

1.1 《环境影响报告》的目的

根据CEQA指南第15088节、第15089节和第15132节，洛杉矶县大都会交通局作为主要管理机构为由项目主办方提议的拟建项目编制了这份《最终环境影响报告》。本节简要概述了拟建项目《最

终环境影响报告》的目的。《最终环境影响报告》符合《加州环境质量法案》（经修订的《公共资源法典》[CCR]第21000节及后续条款）和CEQA指南（《加州法规法典》[CCR]第14篇第3章第15000节及后续条款）的要求。

《最终环境影响报告》旨在帮助洛杉矶县大都会交通局作出拟建项目审批决策。根据CEQA指南第15132节的规定，需要包括以下内容：《环境影响报告草案》或草案的修订版本；对《环境影响报告草案所收到的评论和建议（可以是逐字或摘要形式）；对《环境影响报告草案》提出评论的个人、组织和公共机构的名单；对《环境影响报告草案》所收到评论的回应；以及主要管理机构添加的任何其他相关信息。

有关拟建项目自《环境影响报告草案》发布以来的改进，以及对《环境影响报告草案》的更正和补充，参见《最终环境影响报告》第5.0节"更正和补充"。《最终环境影响报告》还包括对《环境影响报告草案》的评论及对评论的回应，以及文本和图形的更新和澄清。

正如《最终环境影响报告》第3.0节"项目描述"、第5.0节"更正和补充"以及第6.0节"对评论的回应"所描述，拟建项目的改进、更正和补充内容是根据CEQA指南第15105节的规定在《环境影响报告草案》传阅过程中征求公众意见并开展社区宣传后的结果。根据CEQA指南第15088.5节的规定，这些修改不会被视为"重大新信息"，因为这些修改是对《环境影响报告草案》中已描述的拟建项目路线的某些部分进行的，而且这些修改是在经过长时间的公众宣传和讨论后进行的。因此，公众并未被剥夺,就拟建项目的重大不利环境影响,或对于这些影响的可行缓解或避免方法,提出评论的机会。正如《最终环境影响报告》第5.0节"更正和补充"所示，对拟建项目的改进不会改变《环境影响报告草案》对拟建项目可能产生的重大影响的结论，也不会导致任何新的或更为严重的重大环境影响。

1.2 环境评估流程和社区外展

筹建通知书和范围界定会议

根据 CEQA 指南第 15082 节，向各机构、组织和个人发送了筹建通知书 (NOP)，其中说明洛杉矶县大都会交通局计划编写《环境影响报告草案》，并邀请大家对要开展的环境分析建言献策。45 天意见征询期于 2020 年 10 月 1 日开始，并于 2020 年 11 月 16 日结束，共计 46 天。 作为 EIR 范围界定流程的一部分，项目信息主要通过两种方式向公众提供在线访问：1）虚拟"开放日"；和 2）范围界定在线虚拟会议。在公众审查期间，虚拟开放日一直对审核方和公众开放。虚拟开放日和范围界定在线虚拟会议可通过洛杉矶县大都会交通局的项目网站访问：metro.net/aerialrapidtransit。筹建通知书和项目简介资料发布在虚拟开放日上，范围界定虚拟会议以英语、西班牙语和粤语提供。

范围界定在线虚拟会议于**2020年10月22日召开**，**内容包括**对拟建项目的概述、CEQA**流程概述**，**以及**环境评估项目时间表。在召开在线会议期间，公众还可以提问和评论。范围界定会议的录音在**会后**发布在洛杉矶县大都会交通局的网站上。

发布筹建通知书后，共收到**305条**评论，其中包括**8条机构**评论、**20条**组织评论、**226条个人**评论，**以及范**围界定在线虚拟会议召开期间收到的**51条**评论。

此外，**估**计有**741人**访问了虚拟开放日，而有**75人参加了范**围界定在线虚拟会议。筹建通知书以及**在46天**评论期内收到的公众评论都包括在《环境影响报告草案》的附录**A中**。

筹建通知书对拟建项目考虑中的两种潜在路线备选方案进行了讨论：Spring Street 备选方案和 Broadway 备选方案。根据在范围界定流程中收到的反馈意见，拟建项目目前考虑采用 Broadway 备选方案。春天街备选方案的讨论包含在《环境影响报告草案》第 4.0 节"备选方案"中。

《环境影响报告草案》公众审查期

在公众范围界定期结束和筹建通知书发布后，洛杉矶县大都会交通局开始制定《环境影响报告草案》。洛杉矶县大都会交通局于 2022 年 10 月 17 日发布了拟建项目的《环境影响报告草案》，为期 60 天的公众审查期截止于 2022 年 12 月 16 日。 然后，洛杉矶县大都会交通局于 2022 年 11 月 15 日将公众审查期额外延长了 30 天，使公众审查期延长至 2023 年 1 月 17 日，共计 90 天。 有关《环境影响报告草案》发布、公众审查期延长和公众会议的通知已按照 CEQA 的规定以多种方式提供给机构和相关各方。详细内容见《最终环境影响报告》的附录 A《公共宣传报告》。

洛杉矶县大都会交通局在 90 天的《环境影响报告草案》公众审查期之前、期间和之后，共举行了八场公众会议，其中包括发布《环境影响报告草案》之前的两场社区信息会议。 在发布了供公众审查的《环境影响报告草案》之后，洛杉矶县大都会交通局还举办了两场信息研讨会（一次虚拟会议，一次现场会议），以及四场公开听证会（两次虚拟会议，两次现场会议）。 所有信息研讨会和公开听证会均提供了西班牙语、粤语和普通话的口译服务，而在有关台山话（Taishanese）口译的请求之后，最后两场公开听证会还提供了台山话的口译服务。 此外，洛杉矶县大都会交通局还提供了英语、西班牙语、繁体中文和简体中文的材料，在现场会议上以打印形式提供，同时也以电子形式发布在洛杉矶县大都会交通局的项目网页和 SB 44 网站上。

这八次公开会议估计共有 715[1]人参加。在《环境影响报告草案》公众审查期间，洛杉矶县大都会交通局共收到 1132 条评论，其中包括通过美国邮政、电子邮件、语音邮件以及在四场公开听证会上提交的书面和/或口头评论。

请参考《最终环境影响报告》的附录 A《公共宣传报告》，以获取有关《环境影响报告草案》公众审查期的详细讨论。请参考《最终环境影响报告》的附录 B《公开听证会记录》和附录 C《《环境影响报告草案》公众评论》，以获取在公众审查期内收到的所有公众评论的副本，并参考第 6.0 节对评论的回应，以获取对《环境影响报告草案》所收到评论的回应。

在《最终环境影响报告》发布之前，洛杉矶县大都会交通局举办了两场公开会议，以提供有关拟建项目的最新信息，其中一场通过 Zoom 网络研讨会形式举行，另一场在项目区域内举行。 项目

[1] 总出席人数是根据虚拟会议的 Zoom 网络研讨会出席人数和现场会议签到表统计的。 由于现场会议未要求出席者签到，现场会议出席人数的估算值可能无法反映实际的现场会议总出席人数。

材料和信息以英语、西班牙语、繁体中文和简体中文提供，同时在现场会议和洛杉矶县大都会交通局的网站上提供。会上提供了英语、西班牙语、普通话、粤语和台山话的口译服务。在《最终环境影响报告》和其他必需文件都完成后，洛杉矶县大都会交通局董事会可以采纳关于拟建项目在实施缓解措施后的环境影响调查结果，证明《最终环境影响报告》的有效性，并批准拟建项目。

1.3 项目目标

拟建项目的总体目标是通过空中缆车系统在洛杉矶联合车站和道奇体育馆之间提供直接的交通连接，并通过连接 洛杉机州立历史公园（Los Angeles State Historic Park）、伊利森公园（Elysian Park）和拟建路线沿线社区以及洛杉矶联合车站在该地区设立的区域交通系统，改善周边社区的连通性。空中快捷交通是一种经过验证的**零排放**、安全、可持续、高容量和高效率的交通方式，既可以作为可靠的快速交通系统，也可以作为第一/最后一英里的交通工具。拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务。

拟建项目的目标如下:

1. **通**过直接连接联合车站和作为区域活动中心的道奇体育馆，为需要转换交通方式的乘客提**供更多出行**选择。
2. **通**过空中快捷交通系统的独特体验以及连通至道奇体育馆的交通服务，吸引新的交通乘客**乘坐洛杉**矶县大都会交通局的交通系统。
3. 为人们提供前往道奇体育馆的高效、高运力和更快捷的交通，从而改善交通体验。
4. **通**过减少该地区的车辆数量来提高邻近道奇棒球场的社区安全性。
5. **在比**赛和特别活动期间，由于减少了道奇体育馆及其周围、社区街道、主干道和高速公路**上的**车辆拥堵，也因此减少了**与交通相关的**污染和温室气体排放。
6. **加**强人们与联合车站和道奇体育馆的区域公共交通枢纽的连通性。
7. **改善乘客交通体**验,为使用空中快捷交通的乘客和道奇队球迷提供洛杉矶地区的独特风景。
8. 为洛杉矶地区带来世界级的空中交通系统。
9. 为过去曾经交通服务不足的区域（包括洛杉矶州立历史公园和伊利森公园），通过提供通**往**这些区域的第一英里/**最后一英里的交通工具和和步行通道**，**加强社区**连通性。
10. **确定可比**较、经济实惠和易达的票价选择，以便社区居民能够轻松进入洛杉矶州立历史公**园和伊**丽莎白公园。
11. **通**过在拟建项目的材料、施工、运营和维护中融入可持续和环境友好型设计特点，尽量减**少**项目的环境足迹。

12. 使用零排放的电力和蓄电池来运营空中快捷交通系统，提供了具有可持续性的交通方式，以减少温室气体排放及改善空气质量。
13. 拟建的项目路线尽可能沿着沿公共通行权（ROW）和公有地产，并尽量减少使用在私人地产上空的空中权利，同时考虑到现有和未来的邻近土地用途。

1.4 项目概况

拟建的洛杉矶空中快捷交通项目（拟建项目）将通过空中缆车系统连接洛杉矶联合车站和道奇体育馆。拟建项目还将包括一个位于洛杉矶州立历史公园最南端入口处的中间站。拟建项目将为前往道奇体育馆的游客提供一种空中快捷交通（ART）方案，同时还将提供道奇体育馆、周边社区（包括唐人街、Mission Junction、伊丽莎白公园和索拉诺峡谷）以及洛杉矶州立历史公园之间的交通，以便接入洛杉矶联合车站附近的区域交通系统。空中缆车系统将长约1.2英里，由电缆、三个客站、一个非客枢纽站、索道塔和缆车车厢组成。拟建项目完成后，其最大运力将为每小时每个方向约5000人次，从洛杉矶联合车站到道奇体育馆的旅程约为7分钟。拟建项目将对人行道进行升级改造，包括对硬景观和自然景观进行美化，并将在洛杉矶州立历史公园提供便利设施。空中快捷交通系统可以克服洛杉矶联合车站和道奇体育馆之间坡度与地形高度的问题，并在项目区域提供安全、零排放、环保和高运力的交通连接。这将缓解道奇体育馆及其周围以及附近街道、主要干道和高速公路上的车辆拥堵问题，从而减少温室气体（GHG）排放。拟建项目将每天运作，为现有居民、上班族、公园使用者和洛杉矶的访客提供服务。

世界各地（如玻利维亚的拉巴斯和墨西哥的墨西哥城）已有的空中缆车交通系统，正作为其城市人口提供快速交通服务。拟建项目将采用三角可拆卸缆车系统（也称为"3S"系统）。[2] 3S缆车系统的车厢可搭载约30至40名乘客，比单缆系统拥有更高的乘客运输能力。类似于德国科布伦茨、越南富国岛和法国图卢兹使用的系统，拟建项目预计将提供比单缆系统更为平稳、稳定的乘坐体验。

1.5 项目地点

[2] 这个系统的命名惯例来自于德语单词"seil"，在英语中翻译为 "绳索"。因此，由于使用了三根索道或缆线，三角式可拆卸缆车系统被称为“3S”系统

拟建项目位于洛杉矶市中心的东北部。图1-1显示了拟建项目的区域位置。拟建项目将以洛杉矶联合车站和洛杉矶古城(El Pueblo)**附近**为起点，以道奇体育馆为终点，中间站位于洛杉矶州立历史公园最南门入口处。拟建项目将包括三个车站、一个非-**客运枢**纽和三个位于沿线不同地点的索道塔。如图1-2**所示**，拟建项目地点大致位于有公共通行权（ROW）**的地**块范围内或公有财产上，先沿着阿拉**米达街，然后沿春天街**（Spring Street）**向**东北方向继续穿过唐人街社区，直至洛杉矶州立历史公园的最南门入口。然后，该路线**将**继续向东北方向延伸，穿过洛杉矶州立历史公园的西部边缘和洛杉矶县大都会交通局 (Metro)**的**轻轨L线（金线），到达北百老汇和主教路（Bishops Road）**的交叉路口。在**这个交叉路口，拟建项目的路线将转向西北，沿着主教路向西北方向继续**延伸，直至位于伊利森公园社区的道奇体育**馆终点站。图1-2**概述了**拟建项目地点，图1-3**概述了**拟建项目路线。

1.6 拟建项目路线和项目组成部分

拟建项目的**"路线"包括从阿拉米达站到道奇体育**馆站的拟建路线沿线项目组成部分位置悬挂在地**面上的**缆线和车厢。拟建项目的路线、位置、高度、宽度、尺寸和项目组成部分的设计均为近似值，在最终设计中可能会根据拟建项目实施所需的自主权许可、审查和批准而略有变化。

拟建项目预计长约1.2**英里，以洛杉**矶古城（El Pueblo）**和阿拉米达街**（Alameda Street）**上的洛杉**矶联合车站附近为起点。计划中的阿拉米达站将建在阿拉米达街上，这条街位于**洛杉**矶街和塞萨尔查韦斯（Cesar Chavez Avenue）**大道之**间，毗邻Placita de Dolores**和**计划中的洛杉矶联合车站前广场。选择阿拉米达站的位置是因为这样可以使拟建路线最**大限度地利用有公共通行**权的地块和公有财产，并最大限度地减少对私有财产上方空域权的影响**。此外，阿拉米达站的能**见度高，且靠近洛杉矶联合车站和洛杉矶古城（El Pueblo），**通**过安全方便的步行街道即可到达洛杉矶联合车站和洛杉矶古城，以及邻近公共空间**的乘客通道。**该位置也符合洛杉矶县大都会交通局在洛杉矶联合车站的计划，包括计划中的洛杉矶联合车站前院和滨海大道改善项目。其他考虑因素包括尽量减少对历史和考古资源的影响。

从阿拉米达站开始，拟建项目路线将主要位于有公共通行权的地块上空，有少部分位于私人地产**上空，先沿着阿拉米达街向北直至**拟建的阿拉米达索道塔（Alameda Tower），该索道塔将建在阿拉米达三角地带（Alameda

Triangle），**即阿拉米达街、北主街**（Alameda Triangle）**和阿罕布拉街**（Alhambra Street）**之**间城市通行权的一部分。

拟建项目路线从阿拉米达索道塔继续向北延伸，沿阿拉米达街穿过高山街（Alpine Street）。拟建的高山索道塔（Alpine Tower）**将建在阿拉米达街和高山街的拐角**处，为市属财产。在选择索道塔位置的过程中，拟建项目优先考虑公共财产的使用，最大限度地减少私人土地征用，同时考虑拟建项目与现有邻近和**潜在未来土地用途的关系。索道塔位置的技**术考虑因素还包括优化索道塔的高度和最大限度地减**少索道塔的数量。此外**，拟建项目将索道塔上的弯曲度限制在**2度以内。**

从高山索道塔开始，拟建项目路线将沿着有公共通行权的地块，在高架轻轨L线（金线）的上空延续。阿拉米达街在学院（College）**街以北**变成了春天街，计划的路线大致会沿着春天街往东北方**向走**，**直至到达洛杉**矶州立历史公园的最南门。在那里，计划中的唐人街/**州立公园站将部分建造在城市公共通行**权上，部分建造在洛杉矶州立历史公园范围内。唐人街/**州立公园站的位置最大限度地减少了**拟建项目在洛杉矶州立历史公园内的足迹。

然后，该路线穿过洛杉矶州立历史公园的西部边缘和轻轨L线（金线）轨道。唐人街/**州立公园站的位置避开了**邻近的私人物业，同时保持了半英里步行范围内周边社区的交通通道，包括公园、**唐人街、教会路口（包括威廉·米德住宅）、洛杉机河和北百老**汇。

拟建项目路线将继续往北延伸，到达北百老汇和主教路的交叉路口。百老汇枢纽站将位于北百老汇和主教路（北百老汇1201号）**交叉路口的北角。从百老**汇枢纽站开始，拟建项目路线将主要沿**着主教路向西北方向移**动，部分位于私人地产上空，穿过SR-110**州道通往道奇体育**馆。计划中的体育馆索道塔将位于属于私人地产的体育馆路以北的山坡上，**在通往道奇体育**馆的市中心大门入口道路和SR-110**州道之**间。缆车系统的北部终点站将设在道奇体育馆的一个停车场内，那里将建造计划中的道**奇体育**馆站。

阿拉米达站

阿拉米达站将位于阿拉米达街，**毗**邻计划中的洛杉矶联合车站前广场和洛杉矶街与塞萨尔查韦斯**大道之**间的Placita de Dolores。车站将长约173**英尺**，宽109**英尺**，**最高**处78**英尺**，**乘客站台高出阿拉米达街**约31**英尺。在**Placita de Dolores**以北的地面上**，**也就是位于洛杉**矶古城西部、目前作为洛杉矶古城的停车场和装载区，将

拟建一个新的步行广场并引入一个用于行人进出的垂直流通设施（即电梯、自动扶梯、楼梯）。这里也将作为通往车站的排队区域。在东边，规划中的联合车站前广场的同一水平面将引入垂直流通设施。安装垂直流通设施可能需要移除12棵树，拆除洛杉矶古城停车场和装载区，并设置自然景观和硬景观。

阿拉米达索道塔

阿拉米达索道塔将位于阿拉米达三角地带，即阿拉米达街、北主街和阿罕布拉街之间有公共通行权的地块，由一小块绿地组成，两侧都是道路。阿拉米达索道塔将有195英尺高，缆线悬挂在离-地面175英尺处。阿拉米达索道塔将需要移除大约10棵树和植被。阿拉米达索道塔的建设工程包括重复使用和整合位于阿拉米达三角地带的现有地面，并翻新该三角地带的自然景观和硬景观。

高山街索道塔

高山街索道塔将位于阿拉米达街和高山街的东北角，在毗邻轻轨L线（金线）的一块市属地块上，目前该索道塔用作城市车辆的非公共停车场。高山街索道塔最高点将达到195英尺，缆线悬挂在离地面175英尺处。高山街索道塔的建设工程还包括在塔底附近设置自然景观和硬景观。

唐人街/州立公园站

唐人街/州立公园站将位于洛杉矶州立历史公园最南处的春天街附近。车站的南半部分将位于有公共通行权的地块范围内，而车站的北半部分将与洛杉矶州立历史公园的南部边界融为一体。车站长约200英尺，宽80英尺，最高处为98英尺，乘客站台高于地面约50英尺。通过电梯和楼梯，可以从中层楼进入乘客站台。车站有三层高度，电梯和楼梯将从地面通往高于地面27英尺的中间层，排队等候区的坡道将通往高于-地面50英尺的乘客站台。

唐人街/州立公园站还将设有公园便利设施，包括约740平方英尺的特许经营区、770平方英尺的洗手间，以及连接特许经营区和洗手间的220平方英尺有顶过道。此外，唐人街/州立公园站还将设置一个交通转换点，这里将为乘客提供第一英里和最后一英里的多种交通方式选择，如共享自行车计划。在人行道优化升级方面，将根据“连接美国行动计划”，对轻轨L线（金线）站和唐人街/州立公园站之间的人行道进行优化升级，其中包括改善硬景观和自然景观、增加遮阳设施和座位，以及未来在洛杉矶州立历史公园增设自行车和人行天桥。唐人街/州立公园站将需要移除约30棵树木和植被，但是会设置自然景观和硬景观，包括铺设花岗岩等。由于空中权益需求，拟建项目将额外移除洛杉矶州立历史公园内大约51棵树木，但会栽种替代树木。唐人街/州立公园站将为乘客提供通往唐人街、洛杉矶州立历史公园以及附近社区和土地的交通通道，例如Mission Junction社区，其中包括公共住宅综合体威廉·米德住宅。

百老汇枢纽站

百老汇枢纽站是一个非-客运枢纽站，将位于北百老汇和主教路的交叉路口。该枢纽站主要位于私人拥有的地产上，部分枢纽站和架空的缆线基础设施将悬挑并高架于公共道路上空。位于百老汇北部1201号的现有商业建筑将被拆除。百老汇枢纽站长约227英尺，宽60英尺，最高点离地面98英尺，站台离地面约50英尺。垂直流通设施（即电梯和楼梯）将安装在枢纽站的西北侧，供工作人员和维修人员出入站台使用。百老汇枢纽站需要移除大约25棵树和植被。

体育馆索道塔

体育馆索道塔将位于市中心大门和SR-110州道之间的体育馆路以北私人地产的山坡上，高179英尺，缆线悬挂在离地面159英尺处。体育场索道塔还将包括移除大约10棵树和植被，但该项目会在索道塔底部附近设置景观美化设施。体育场索道塔周围的消防缓冲区需要清除大约45棵大树和植被。

道奇体育馆站

道奇体育馆站将位于道奇体育馆的东南部，靠近市中心大门。这个车站大约有194英尺长，80英尺宽，最高点离地面74英尺。该站的车厢将在同一平面上的乘客站台到达和离开，乘客排队等候区也在同一平面。道奇体育馆站将在站台下方设置一个地下区域，用于储存和维护车厢，以及用作工作人员的休息室、储物柜和零件储存区。车厢将通过车厢升降机在车站站台和地下区域之间转移。自动停车和控制将管理储存车厢或使其返回服务的过程。当缆车系统不使用时，车厢会被送回并储存在道奇体育馆站。

将在车站设供乘客使用的洗手间。道奇体育馆站还将设置一条通往道奇体育馆的步行通道，包括硬景观和自然景观美化措施以及增加潜在的座位。

道奇体育馆站邻近道奇体育馆现有停车场的一部分。拟建项目将提供一个移动枢纽，在非比赛日，乘客可以通过第一英里和最后一英里的各种交通方式，如自行车共享计划和个人自行车储物柜，前往伊利森公园和其他附近社区，包括索拉诺峡谷。拟建项目主办方将与洛杉矶道奇队协调，以维护道奇体育馆及其周边地面停车区域的安全。

道奇体育馆站需要移除停车位和大约33棵树木和植被，但将设置替代景观。

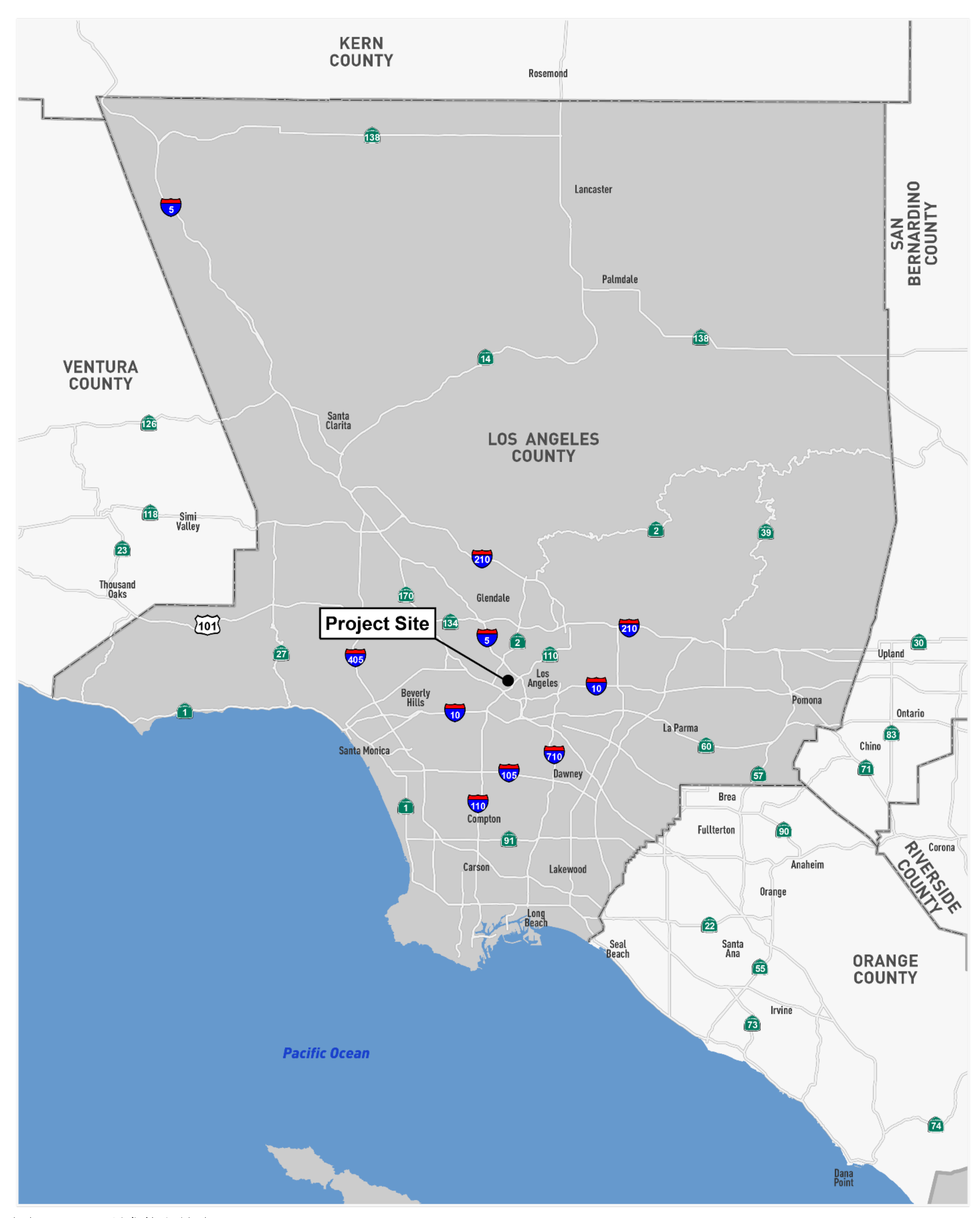

KERN COUNTY
Rosemond
Lancaster
Palmdale
SAN BERNARDINO COUNTY
VENTURA COUNTY
Santa Clarita
LOS ANGELES COUNTY
Simi Valley
Thousand Oaks
Glendale
Project Site
Los Angeles
Beverly Hills
Santa Monica
Upland
Ontario
Pomona
La Parma
Chino
Dawney
Compton
Brea
Fullterton
Corona
Anaheim
Carson
Lakewood
Orange
RIVERSIDE COUNTY
Long Beach
Seal Beach
Santa Ana
ORANGE COUNTY
Irvine
Pacific Ocean
Dana Point

图 **1-1**：区域位置图

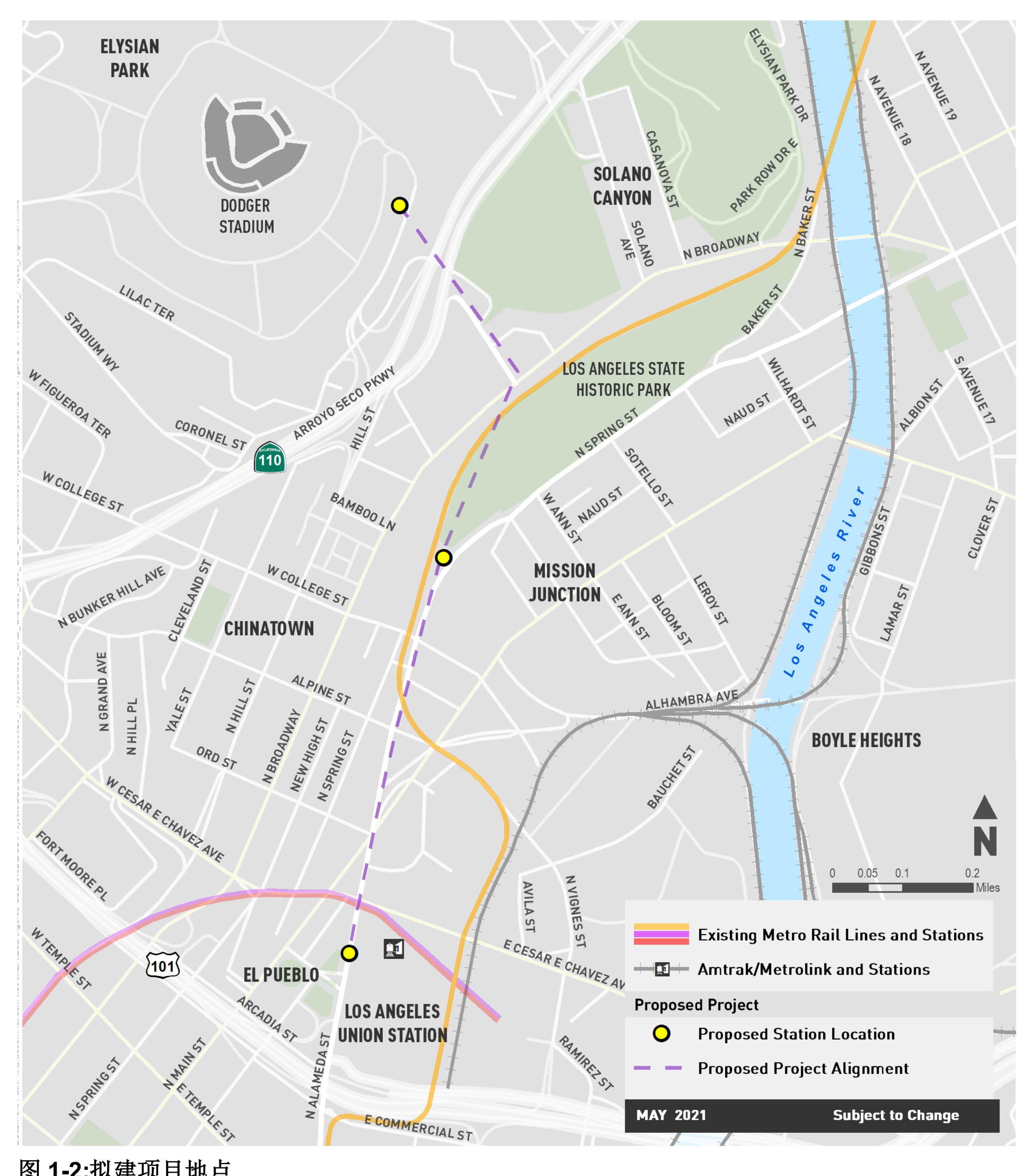
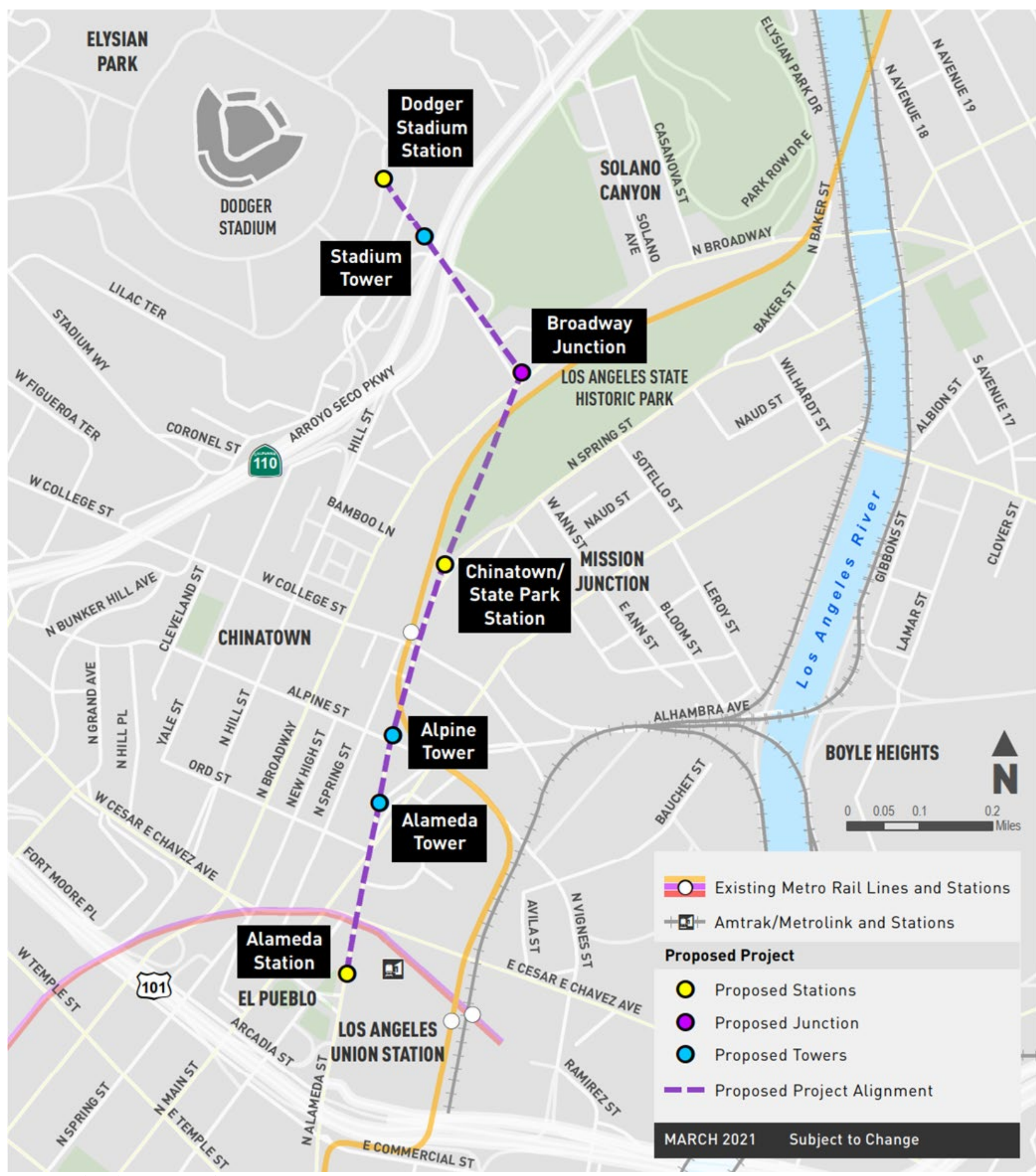

ELYSIAN PARK
DODGER STADIUM
SOLANO CANYON
LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK
MISSION JUNCTION
CHINATOWN
BOYLE HEIGHTS
EL PUEBLO
LOS ANGELES UNION STATION
Los Angeles River
ARROYO SECO PKWY
N BROADWAY
ALHAMBRA AVE
W CESAR E CHAVEZ AVE
E CESAR E CHAVEZ AVE
E COMMERCIAL ST
N ALAMEDA ST
N SPRING ST
W COLLEGE ST
N BUNKER HILL AVE
0 0.05 0.1 0.2 Miles
N
Existing Metro Rail Lines and Stations
Amtrak/Metrolink and Stations
Proposed Project
Proposed Station Location
Proposed Project Alignment
MAY 2021
Subject to Change

图 1-2:拟建项目地点



ELYSIAN PARK
DODGER STADIUM
Dodger Stadium Station
Stadium Tower
Broadway Junction
LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK
SOLANO CANYON
Chinatown/ State Park Station
MISSION JUNCTION
CHINATOWN
Alpine Tower
Alameda Tower
Alameda Station
EL PUEBLO
LOS ANGELES UNION STATION
BOYLE HEIGHTS
Los Angeles River
N
0 0.05 0.1 0.2 Miles
Existing Metro Rail Lines and Stations
Amtrak/Metrolink and Stations
Proposed Project
Proposed Stations
Proposed Junction
Proposed Towers
Proposed Project Alignment
MARCH 2021
Subject to Change

图 1-3:拟建项目路线

1.7 系统运营

标准运营流程

运营期间，车厢将在阿拉米达站和道奇体育馆站之间不断循环行驶。缆车将以大约每秒1英尺（每小时不到1英里）的速度通过客站，以便让乘客上下。如果需要，缆车可以停下来，以方便乘客登上车厢。车厢通过上客/下客区后，车门将关闭，车厢将加速以匹配牵引索的线速，然后重新连接至牵引索上。

在阿拉米达站，到站的车厢（南行方向）将减速，车门打开，乘客下车。车厢在通过（北行方向乘客的）乘车区之前，将先在站内调头，然后让乘客（如有）上车、关闭车门，最后加速以重新连接至牵引索上。

在唐人街/州立公园站，车厢将与牵引索脱离，减速至到站速度。由于该站将提供乘客通道，缆车将减速到大约每秒1英尺（每小时不到1英里），然后车门打开。缆车车厢通过乘车下车及上车区后，车门将关闭，车厢加速以匹配牵引索的速度，然后重新连接至牵引索上。

在百老汇枢纽站，没有乘客上下车的设计，车厢将与牵引索脱离，减速至大约每小时6英里的速度，轻微转向后，以继续沿着路线行驶，然后重新加速并重新连接至牵引索上。从阿拉米达站至百老汇枢纽站，与从百老汇枢纽站至道奇体育馆站的缆车系统在百老汇枢纽站交汇。当缆车与枢纽站的牵引索脱离时，乘客不会感觉到缆车从一根牵引索换到另一根牵引索上。

在道奇体育馆站，车厢减速，车门打开，乘客下车。由于道奇体育馆站是终点站，车厢在通过（南行方向乘客的）乘车区之前，将在站内调头，让乘客（如有）上车、关闭车门，然后加速行驶以重新连接至牵引索上。如上所述，缆车将在全自动控制下进入、穿过和离开车站。拟建项目的运营将需要大约20名工作人员。将在在每个车站内安排车站服务员，以确保乘客安全登上缆车或在必要时执行停靠。服务员还将与乘客互动并观察乘客；如果乘客需要特别的帮助，服务员可以进一步减缓缆车速度或让缆车停下。一名单独的操作员将坐在控制室里监视屏幕，屏幕上将显示每个车厢和站内的活动以及系统控制装置。

排队等候及售票/检票

在每个车站内、或在需要时在车站旁边设置有排队等候区，为等候进站的乘客提供一个聚集处，防止乘客堵塞车站附近的人行道。阿拉米达站的排队等候区将设在在阿拉米达街东侧、规划中的洛杉矶联合车站前广场区，以及设在Placita de Dolores以北、阿拉米达街西侧的洛杉矶古城的拟建新步行广场。唐人街/州立公园站的排队等候区

将设在中间层和乘车站台层。道奇体育馆站的排队等候区将设在车站北侧与车站相邻的指定排队等候区。

拟建项目的票务将使用基于芯片的卡片系统或可以在个人移动设备购买并保存的电子票。使用这些类型的技术可以在车站进行非接触式检票。乘客将在进入乘车站台前预先购买车票，然后使用读卡器/扫描仪检票。

指示牌

与其它包含指示牌的交通项目类似，拟建项目将包含指示牌，以便为中转旅客提供有关交通接驳的信息和其它重要信息，便利交通系统的使用。拟建项目预计将通过命名权和赞助收入获得私人资金支持。项目的指示牌将写上对赞助商的表彰。指示牌的设计将符合洛杉矶县大都会交通局、城市和州批准的适用要求。这些指示牌可能包括识别标识和其它静态标志、电子数字显示器和/或显示信息可变的发光二极管（LED）板。指示牌上显示交通信息和可能包括站外广告的其它内容。广告产生的收益将用于支持交通系统的成本和运营。数字指示牌仅在阿拉米达站和道奇体育馆站设置。指示牌将从建筑角度结合到空中快捷交通索道系统的设计中，包括该交通系统的车站、枢纽站、索道塔和车厢。不建议在车厢外部安装数字指示牌。建议在车厢外部使用是静态、无发光冠名权标志的指示牌。此外，拟建项目附近和整个项目将设置方向指示牌和行人指示牌，以方便乘客进出站和增强安全，包括在轻轨L线（金线）站的人行通道改善设施和道奇体育馆站与道奇体育馆之间的人行道设置指示牌。项目指示牌将通过低照度外部照明、内部照明或环境光的方式进行照亮。外部照明将直接照射在标志上，以减少站外眩光。指示牌将符合《洛杉矶市法规》（LAMC）的所有适用要求，并且根据该法规规定，将照明强度将降至最低，以避免对邻近住宅造成负面影响。

照明

照明项目将包括在车站、枢纽站和索道塔的周边和内部、车厢内、垂直流通设施以及售票、检票和排队等候区设置低照度照明，以达到安全和导向的目的。此外，在车站、交通枢纽和索道塔将安装低照度照明，用于突出指示牌、建筑特征、景观、邻近的步行广场、唐人街/州立公园站交通转换点以及潜在的道奇体育馆站交通转换点。在高架车站和交叉路口下方也将提供照明。人行通道改善设施（包括轻轨L线（金线）站的人行通道改善设施和道奇体育馆站与道奇体育馆之间的人行通道）的照明装置会采用新杆灯，用于确保安全和导向，并对突出指示牌和景观采用低照度照明。

照明将为低照度，并主要集成在建筑特征中。外部照明将加装灯罩遮蔽或照向需要照明的区域，以限制灯光外泄到邻近物业和站外，并将满足《洛杉矶市法规》中所有适用的照明标准。

维护

拟建项目将需系统操作员进行例行维护。将每天观察整个系统，将其作为启动程序的一部分。

例行维护活动一般在夜间或其它预先安排的停运时间进行。车厢及其相关的缆掣和吊架将在道奇体育馆站的维修间内进行维护。将提供一个工作运输厢，以方便在索道塔设备上工作。年度维护活动可能需要在索道塔位置使用起重机，包括可能需要临时关闭车道。

缆索维护时间表将通过将系统设计和定期监测相结合来确定。牵引索大约每5至10年更换一次。更换将需要拉一条新的牵引索，最长可能需要两个星期的时间来完成。

该系统将定期接受加州职业安全卫生署（Cal/OSHA）和适当的索道标准所规定的正式测试。根据标准，这种正式测试应当至少每7年进行一次。预计在正式测试期间，索道系统将对乘客关闭两天之久。

后备电源将由位于每座车站、索道塔以及非乘客枢纽站的蓄电池储能提供。电池存储系统将定期进行测试，并提供备用电源，以便在电网发生故障时能够让缆车系统里的乘客下车。

安全系统和辅助元件

拟建项目将尽可能减少设备问题导致的运营中断问题，这些问题通常是可以预测和可避免的。拟建项目将侧重于通过预防性维护和安装冗余设备来避免此类问题。

通过稳健的设计和定期预防性维护，可以最大限度地减少设备问题造成的运营中断。稳健设计会在设计要求被工程化之后，将额外的设计因素并入系统。安排预防性维护和定期维护时，会考虑其他现代城市空中快速交通系统的信息，以及该系统的运营历史。结合其他系统的经验及本系统的运行历史数据，制定不断发展的、稳健的维护计划。文件将反映每天、每周、每月和每年的活动。每日活动主要集中在检查，以在公共运营之前验证组件能够正常运行。长期活动通常集中在部件的维护、更换或重建上。要求设备供应商提供维护建议，包括检查程序和预定活动。遵循这些建议是加州客运索道监管机构加州安全与职业健康管理局（Cal/OSHA）的要求。

考虑到可能导致运营中断的潜在机械问题，该系统将设计和实施冗余措施。冗余措施的示例包括安装两个独立的电机，如果主要电机出现故障，将启动第二个电机，以便乘客下车。其他冗余措施可能包括安装大轮、制动器和输送机等元件。

紧急行动计划

安全和应急程序分为两种类型：个人事件和设备事件。拟建项目的设计将最大限度地减少任何一**种事件造成的服**务中断。

对于个人事件，例如医疗情况，操作员将能够联系当地安全机构、执法机构或其他紧急响应机构**。除了每个**车站的乘务员，该系统还将在每个车站和每个车厢设置视频监控和音频通信设备。这**些功能允**许控制室的操作人员在旅程中的任何时候看到乘客并与乘客交流。

站内也会安装监控设备，用于设备监测。设备监测可以让操作人员从控制室观察运行情况，有助**于更快地解决任何系**统警报或故障并识别计划外维护需求。索道塔上的视频监控主要用于设备监**控和**诊断。

作为拟建项目的一部分，将编制一份应急操作计划，其中包括与运营商、系统提供商和地方当局（**如LAFD和LAPD）共同制定的**应急响应协议和安全程序。该计划将考虑各种情况，确定默认的运营响应。此外，该计划将包括与地方当局的沟通协议，以便进行进一步指导和协调。

该计划还将解决不太可能发生的情况，即系统无法让乘客下车的情况。

系统组件将配备安全功能，以确保系统安全。车站大门和入口处将在夜间上锁，并配备安全设施，**防止未**经授权的人员进入。索道塔没有公共大门或入口，未经授权的人员无法进入。索道塔底**部的**维护门应始终保持上锁状态，只有授权人员才能进入。系统组件将配备安全摄像头，以监控车站、枢纽、索道塔和每个车厢的活动。

电力需求

运营电力需求可分为两类：正常运营和紧急运营。拟建项目的电力需求将由洛杉矶市水电局（LADWP）**的**绿色电力计划供应，通过连接到其电网来提供，提供运行缆车系统和非缆车系统组件（**即灯光、通**风、自动扶梯、电梯）所需的电力。当满负荷运行时，估计总共需要大约**2.5兆瓦的**电**力。**

紧急运营的电力需求包括在电网故障的情况下运营所需的电力。拟建项目内容将包括在每个车站**、索道塔和枢**纽站安装备用蓄电池，以提供备用电源，在电网故障时系统可以让乘客能够下车。让乘客下车所需的总备用电力为**1.4兆瓦。**

可持续特征

拟建项目将为道奇体育馆的访客提供一个可持续、高运力、 零 排 放 的空中快捷交通索道选择，同时也连通道奇体育馆、周边社区和可由洛杉矶联合车站进入的区域交通系统。空中快捷交通索道技术很安静，拟建项目将减少行车里程（VMT）和交通拥堵，从而减少温室气体排放并改善空气质量。

拟建项目的车站、枢纽站、索道塔和车厢将在可行的情况下包含节能、可持续、节水、高效废物处理以及可灵活应对的特点。拟建车站和枢纽站设计为露天建筑，采用被动式通风策略，并提供直接接触室外空气和自然光的机会，同时也提供充足的遮光，从而抵御高温。车厢将进行通风，以便为乘客提高空气质量。

车站和索道塔的设计意图和结构策略也实现了材料的高效使用。将钢板塔的形式设计成"整体式"结构，结构、形式和饰面都是统一的。车站、枢纽站和索道塔的材料将尽可能地从本地采购，并尽可能地使用可回收材料。 浅色调的装饰材料也将有助于最大限度地减少热岛问题。

拟建项目的设计将符合所有适用的州和地方法规，包括《洛杉矶市绿色建筑和低影响开发（LID）条例》。

建筑施工

拟建项目的施工预计最早于2024年开始，工期大约需要25个月，包括施工、缆线安装和系统测试。有关环境影响分析的详细施工程序，请参见《环境影响报告草案》的附录B"施工假设"。以下是施工活动的摘要。项目各部分的施工可能在时间上有部分重叠，尤其是因为施工将在几个物理上分开的工地进行。

公用设施搬迁将在拟建项目的组成部分施工之前进行，并将直接与公用设施供应商协调。施工将在公用设施搬迁之后开始。有关公用事业迁移的详细信息，请参见《环境影响报告草案》的附录B"施工假设"。

在施工期间，道奇体育馆的部分停车位将暂时不对外开放，以便道奇体育馆站的施工和整个项目的施工、拖车停放、堆放和暂存区以及施工人员停车。

考虑到可用的材料、可调动的施工人员以及对道路封闭的协调，将同时进行多个项目的组成部分的施工。下表1-
1包括每个拟建项目组成部分的预计完工时间、钻孔桩的最大深度、最大开挖深度、开挖量，以及拟建项目每个组成部分的材料（土壤和拆除碎片）运出量。

表1-1:拟建工程详情

项目组成部分	施工工期	最大施工面积	钻孔桩最大深度	最大开挖深度	挖方量	运出材料量
阿拉米达站	17 个月	55600 平方英尺	125 英尺	10 英尺	2728 立方码	2295 立方码
阿拉米达索道塔	12 个月	40600 平方英尺	120 英尺	10 英尺	2850 立方码	2292 立方码
高山街索道塔	11 个月	38700 平方英尺	120 英尺	10 英尺	3606 立方码	2887 立方码
唐人街/州立公园站	19 个月	69000 平方英尺	80 英尺	10 英尺	6267 立方码	4567 立方码
百老汇枢纽站	19 个月	65000 平方英尺	120 英尺	7 英尺	6407 立方码	5379 立方码
体育馆索道塔	12 个月	23500 平方英尺	120 英尺	7 英尺	1286 立方码	1202 立方码
道奇体育馆站	20 个月	142600 平方英尺	55 英尺	42 英尺	44313 立方码	44001 立方码

施工完成后，将安装吊缆，然后进行系统测试和检查。

工作时间会因特殊情况和限制而有所不同，但预计将与该市允许的施工时间保持一致，即周一至周五上午7:00至晚上9:00，周六和国定假日上午8:00至下午6:00。施工时间如发生变动，包括延长施工时间和周日施工，都需要获得洛杉矶市警察专员委员会的批准。

预期的封闭措施将包括车道封闭，车道将在某些施工阶段实施一天24小时封闭，或者在某些施工阶段实施交替封闭，即道路每天将于施工时段封闭约10小时，并在非施工时段每天重新开放约14小时。至于交替封闭，在非施工时段时，会在可行时在建筑工地上方放置钢板，以便车辆和行人通行。封闭地点和时间将因各施工场地与施工阶段而异。拟建项目将实施施工交通管理计划，其中包括绕行路线，并确保在所有施工活动中保留应急通道。

1.8 所需的许可和批准

项目EIR将提供实施拟建项目所需的所有潜在全权授权、审查和批准所需的环境许可，包括但不限于以下内容:

加州运输部（Caltrans）

1. 根据《加州街道和公路法规》第660节，通过侵占许可证和/或其他协议、许可或批准形式获得加州运输部的批准，以便在具有通行权的州交通系统范围内/之上进入、建造和/或运营项目。

加州州立公园

2. 加州公园和休闲局对该项目的必要批准包括但不限于：

   a. 根据《政府法典》第14666节的规定，获得地役权和/或空中地役权，以便在洛杉矶州立历史公园内/上方建造和运营该项目。

   b. 根据《公共资源法典》第5003.17节的规定，获得租赁协议或其他协议，以便在洛杉矶州立历史公园内/上方建造和运营该项目。

   c. 根据《公共资源法典》第5003节和《政府法典》第14666节的规定，获得进入租地权，以便在洛杉矶州立历史公园内/上方建造该项目。

   d. 《公共资源法典》第5002.2节、《洛杉矶州立历史公园总体规划》修正案 。

加州职业安全与健康部（Cal/OSHA）

3. 根据《加州法规法典》第8篇第3150节至第3191节的规定，获得游乐设备和电车轨道部门的批准，包括建造证书。

洛杉矶县大都会交通局 (Metro)

4. 洛杉矶县大都会交通局对该项目的必要批准包括但不限于：

   a. 根据《公共设施规范》第130252节的规定，开展项目设计、施工和实施计划的提交、审查和批准。

   b. 根据《公共事业法典》第130521节和《民法典》第801节的规定，获得允许在洛杉矶联合车站内建设和运营项目所需的地役权或其他协议或批准。

   c. 根据《公共事业法典》第130521节的规定，或允许在轻轨L线（金线）通行权范围内建设和运营该项目所需的侵占许可证或其他协议或批准。

洛杉矶市

5. 洛杉矶市对该项目的必要批准包括但不限于以下内容：

   a. 根据《宪章》第390节和《洛杉矶行政法规》第13.4节的规定，在适用范围内，获得由公共工程部、工程局和运输部签署的特许经营协议，以便"在洛杉矶市的任何街道、高速公路或其他地方上、上方、下方或沿线"运营该项目。

   b. 根据《洛杉矶行政法规》第22.109节的规定，在适用范围内，获得文化事务委员会对公共通行权范围内项目组成部分设计的批准。

c. **在适用的范**围内，城市规划部门对该项目的批准包括但不限于以下内容：

i. **根据《洛杉**矶市法规》第11.5.7节的规定，创建一个具体的计划，以提供项目设计标准、限制和操作措施的一致应用。

ii. **根据《洛杉**矶市法规》第13.11节和第12.32.S节的规定，在项目现场设立一个“SN”标**志区，用于制定一套完整的**标志法规，以确保标志符合适用的城市法规要求。

iii. **根据《洛杉**矶市法规》第12.24.M节的规定，根据现有的《1960**年道奇体育**馆有条**件使用**许可证》（“CUP”）， 获得建设体育场索道塔和道奇体育馆站的图纸审批。《**有条件使用**许可证》的条件4规定可以配合“设计到体育馆的公共交通服务，以有**效鼓励乘客前往体育**馆，并减少体育馆活动期间的私家车数量。”

iv. **解除河流**实施覆盖区的限制，以建设阿拉米达站、阿拉米达索道塔和高山街索道塔。

v. **解除**Cornfield Arroyo Seco**具体**规划的限制，以建设唐人街/**州立公园站。**

d. **根据《政府法典》第65864**节至65869.5节的规定，与洛杉矶市的项目主办方签订为期2**0年的开**发协议。

还可能需要获得其他可酌情处理级别的和部长级别的许可、审批、咨询和协调，包括但不限于临时街道封闭许可、拆除许可、平整许可、挖掘许可、考古许可、侵占许可、建筑许可、排水许可**、雨水排放**许可、噪音变动许可、工作时间变动许可、运输路线许可、标志许可、运营协议、与**州**历史保护主管官员和其他机构的磋商，以及与水资源和/**或能源基**础设施或紧急通道相关的任何**适用**许可或审批。

1.9 项目成本和融资

《**最**终环境影响报告》第4.0节“**成本与融**资”**提供了**拟建项目的资本、运营和维护成本以及资金**来源的**详细信息。

拟建项目的资本成本估算基于概念工程图纸。在审批过程中，拟建项目的进一步技术改进和潜在**的替代**设计选择可能会影响资本成本。资本成本估计为3.85 - 5亿美元。拟建项目的建设假定根据《项目劳工协议》按照现行工资标准支付工资。

根据拟建项目的服务水平，拟建项目的运营和维护成本预计每年约为8 - 10**百万美元**（**包括**资本储备基金）。运营和维护成本将完全由项目收入出资。运营和维护成本按现行工资计算。这些成本估算以2021**年的美元**为基础。

拟建项目的主要资金来源是由拟建项目收入提供的私人债券融资。可用于债券还款的收入是指扣除了上述章节中所述运营和维护成本之后的金额。拟建项目的主要收入是扣除运营成本后的票价收入和命名权赞助收入。拟建项目的债券融资假定对拟建项目进行了独立信用评级。

拟建项目不要求洛杉矶县大都会交通局提供资金。拟建项目未向州或地方资源寻求资金。

1.10 重大且不可避免的环境影响

根据《环境影响报告草案》第3.0节“环境影响分析”中的分析，拟建项目将导致以下方面的重大且不可避免的影响：

噪音与震动：

- **施工噪音 -** 现场施工活动对噪音敏感受体造成项目级和累积噪音影响。
- **施工振动 -** 对邻近敏感受体造成令人烦恼的项目级和累积振动影响。

拟建项目不会造成任何重大和不可避免的运营影响。详细的分析已在《环境影响报告草案》的第3.0节“环境影响分析”中提供。

1.11 减少重大影响的备选方案

CEQA指南第15126.6(a)节要求环境影响报告描述“项目或项目位置的一系列合理替代方案，这些替代方案可以在可行的情况下实现项目的大部分基本目标，但可以避免或大幅减轻项目的任何重大影响，并评估替代方案的相对优点”。

CEQA指南强调，项目备选方案的选择应主要基于是否能够减少涉及拟建项目的重大影响，“即使这些备选方案在一定程度上会阻碍项目目标的实现，或者产生更高成本。”

CEQA指南进一步指示，备选方案的范围应以“合理规则”为指导，即只分析那些能够进行合理选择的必要备选方案。根据对这些备选方案的分析，已确定更环保的的备选方案。关于拟建项目的替代方案，请参考《环境影响报告草案》的第4.0节“替代方案”。

无项目工程备选方案

根据CEQA指南，无项目工程备选方案假定在项目地点不会进行新的开发项目。根据CEQA指南第15126.6(e)(3)(B)节的规定，有时“无项目替代方案”意味着“无建设”，即维持现有的环境背景。

因此，在此分析中，“无项目替代方案”意味着拟建项目不会涉及到该项目场地。这将导致上述社区之间没有空中快捷交通索道连接。此外，行车里程和车辆拥堵不会减少，相应地也不会有温室气体排放减少和空气质量改善发生。项目场地上的现有用途将继续在现有条件下进行。

春天街路线备选方案

与项目相似，春天街路线备选方案将为道奇体育馆的访客提供空中快捷交通索道选择，同时也连通道奇体育馆、周边社区和可由联合车站进入的区域交通系统。春天街路线备选方案将包括三个车站、一个非客运枢纽站和位于沿线不同地点的四个索道塔。春天街路线备选方案将包括以下与拟建项目相同的组成部分：阿拉米达站、阿拉米达索道塔、高山街索道塔、体育馆索道塔和道奇体育馆站。除了这些组成部分外，春天街路线备选方案还将包括该方案所特有的以下组成部分：春天街枢纽站、州立历史公园站以及主教街索道塔。

春天街路线备选方案将以联合车站和洛杉矶古城附近为起点，延伸约1.3英里，并以道奇体育馆为终点。春天街路线备选方案将以洛杉矶古城和联合车站附近、位于阿拉米达街的计划中的阿拉米达站作为起点，该站将与拟建项目保持一致。在阿拉米达站之后，春天街路线备选方案将遵循与拟建项目相同的路线，仍主要位于公共通行权上空，继续沿阿拉米达街向北，穿过高山街，经过计划中的高山街索道塔，并沿着公共通行权，跨越高架轻轨L线（金线）上空。接着，路线穿过学院街，到达洛杉矶州立历史公园的最南门，在这里将建造计划中的的春天街枢纽站。随后，拟建路线从春天街枢纽站继续延伸至计划中的的州立历史公园站，该站位于洛杉矶州立历史公园内。在这里，备选路线将转向西北，越过洛杉矶州立历史公园以及轻轨L线（金线）直至主教街索道塔。之后，路线将跨越SR-110州道至拟建的体育馆索道塔。系统的北部终点站将与拟建项目一致，即位于道奇体育馆物业的停车场内，将予建设的拟建的道奇体育馆站所处的位置。

交通系统管理备选方案

交通系统管理（TSM）备选方案将加强现有的联合车站道奇体育馆巴士快线（DSE）服务，以确定巴士快线是否可以增加运力。为了达成与拟建项目相似的发车频率，将需要至少6辆巴士同时上客，但现有的联合车站巴士快线地点实际无法容纳这些车辆，还需要开发一个场外乘车设施，以满足新的发车频率。此外，现有的DSE服务每小时最多运营8辆巴士，而TSM备选方案每小时需要77辆巴士。

除了新的场外乘车设施，还需要对周边街道的交通安排进行变更，以解决TSM备选方案导致的拥堵增加。而在道奇体育馆也需要增加额外的乘车设施，包括巴士专用车道，以满足DSE服务发车频次增加带来的需求。

更环保的备选方案

CEQA指南的第15126.6(e)(2)节指出，对拟议项目的替代方案的分析应该在评估的替代方案中确定一个环境上优越的替代方案，如果“无项目”替代方案是环境上优越的替代方案，那么《环境影响报告》应该在剩余的替代方案中确定另一个环境上优越的替代方案。在选择最环保的备选方案时，会对各种备选方案进行比较，以确定哪些备选方案可以尽可能减少或消除与项目有关的影响。项目及项目替代方案的影响比较总结在《环境影响报告草案》的第4.0节“替代方案”的表4-3“替代方案影响比较”中。

在《环境影响报告草案》提供的替代方案中，“无项目替代方案”将被视为具有环境上优越性，因为它不涉及新的开发，并假定保持现有的现场使用方式。虽然无项目替代方案不会实现任何项目目标，但它将避免所有项目的重大影响，包括项目的重大且不可避免的施工噪音和振动影响。反过来，无项目工程备选方案也不会让上述城市街区之间拥有空中快捷交通索道连接。此外，行车里程和车辆拥堵不会减少，相应地也不会有温室气体排放减少和空气质量改善发生。

然而，CEQA指南要求《环境影响报告草案》确定一个除了“无项目”替代方案之外的环境上优越的替代方案。由于TSM替代方案还可以避免项目施工噪音和振动的重大且不可避免的影响，而无需采取补救措施，并且可以在表4-3中列出的各种影响中最大程度地减少，因此被视为环境上优越的替代方案。然而，TSM替代方案不能完全或部分实现项目的大部分目标。相反，春天街路线备选方案将满足所有的项目目标。

1.12 设计和使用选项

关于设计和使用方案，请参阅《环境影响报告草案》的第 6.0 节“设计和使用方案”。

设计方案 A

设计方案A将包括对百老汇枢纽站和道奇体育馆站之间的整体项目路线的改变，以避免在451 E. Savoy街上空的空中权利要求。按照设计方案A，项目路线将从451 E. Savoy街向西移动，这将导致项目路线跨越大教堂（Cathedral）高中上空的一小部分。该设计方案包含对百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站等项目组成部分的改变。按照设计方案A，百老汇枢纽站将保持类似大小，但朝向将移动大约4度，以避免涉及到451 E. Savoy Street上空的空中权利。体育馆索道塔的位置将向西/西北方向移动115英尺。道奇体育馆站也将进一步南移，以适应项目路线的改动。

设计方案A**将**额外需要**6个地**桩，体育馆索道塔的挖方量将增加**1090立方**码，运出材料量将增加463**立方**码。道奇体育馆站将增加**8根地**桩，并将导致挖方量和运出材料量增加**27492立方**码。道奇**体育**馆站的变动也将导致道奇体育馆周边道路需重新布置路线，这将需要搬迁公用设施。总共需**要**额外6**至8周的**时间用于公用设施搬迁，以及额外**4周的**时间用于体育馆索道塔的建设。为完成设计方案A，**道奇体育**馆站的施工也需要增加四个星期的工期。

设计方案 B

利益相关方要求项目主办方评估是否可以将阿拉米达街沿线的索道塔数量从两座减少到一座。作为对利益相矣方反馈的回应，设计方案B**将阿拉米达索道塔的**总高度增加了**50英尺**，**并拆除了高山街索道塔**。设计备选方案B还将需要额外的私人空中权利要求，原因是阿拉米达大厦的弯曲程度**增加**，**将**导致缆线和缆车更靠近私人物业。设计方案B还需要增加**30根**钻孔桩，桩帽厚度从**5英尺增加至8英尺**，**并将**导致挖方量和运出材料量增加**1260立方**码。为完成设计方案B，**阿拉米达塔将需要增加8周的施工**时间。

设计方案 C

利益相关方要求项目主办方建设更高的唐人街**/州立公园站**，**以增加沿春天街**进出车站的缆车高度。**作**为对利益相矣方反馈的回应，设计方案C**将唐人街/州立公园站的**总高度增加了**35英尺。**设计**方案**C**需要**100**英尺深的**钻孔桩，桩帽厚度从**6英尺增加到8英尺。最大挖掘深度将增加2英尺**，**会**导致挖方量增加**717立方**码，运出材料量增加**1396立方**码。为完成设计方案C，**唐人街/州立公园站的建**设将需要增加总计**8周的施工**时间。

使用设计方案 D

作为对利益相矣者反馈的回应，方案**D将用**拟建的唐人街**/州立公园站替代一座非客枢**纽站。由于车站将由枢纽站所取代，适用于乘客的功能将不包括在这个使用方案中，例如乘客夹层和垂直流**通**设施。本设计和使用方案将具有与拟建项目相同的地点、高度、宽度、长度和建筑外观。在本**使用方案下**，**没有其它**项目变更建议，所有其它建筑和运营功能将与拟建项目相同或类似。

设计和使用方案 E

设计和使用方案E**将建**设一座**ADA无障碍人行天**桥，它将从洛杉矶州立历史公园的中央部分缓缓倾**斜**，**越**过轻轨L线（金线），一直向上延伸连接到北百老汇。人行桥的入口将位于百老汇南侧，在**北百老**汇和主教路的交叉路口以东，并将为百老汇以北的社区和土地使用提供行人通道。由加州

公园和休闲局制定的《洛杉矶州立历史公园总体规划》和《最终环境影响报告》[3]**分析了在**这一地**点建立人行**桥的可能性。这些桥梁可以为公园北部边界的居民提供通往公园的通道。在《洛杉矶**州立**历史公园总体规划》和《最终环境影响报告》之后，公园和休闲局开展了一项"**自行**车和行人桥研究"，这是一项关于各种桥梁设计备选方案和位置的可行性研究，以探索和评估从唐人街和索**拉**诺峡谷社区到洛杉矶州立历史公园的安全行人和自行车通道的可行性（"桥梁可行性研究"）。[4] 该桥梁可行性研究报告于**2020年1月15日**发布，力图阐明每个位置的问题和裨益，以确定首选的桥梁设计概念。

设计和使用方案E**共**设计了**40个**钻孔桩，这将导致大约**700立方**码的挖方量和**400立方**码的材料运出量。**完成**设计和使用方案E总共需要约**60周的施工**时间，可能与拟建项目的施工同时进行。

1.13 环境影响及缓解措施摘要

表1-2为拟建项目的环境影响总结。拟建项目将导致与噪音和振动相关的重大且不可避免的影响。

项目设计特点（PDF）虽然对于确定影响的显著程度而言并不是必须的，但由于它们是拟建项目设计中固有的，所以仍然列入表1-
2。**最佳管理**实践，或法律和/**或**许可证批准所要求的其它措施，也是拟建项目的要求。此外，还**确定了**缓解措施，这些措施旨在避免、最小化或补偿重大环境影响，而且在已确定重大影响的情**况下**，**必**须采取这些措施。如适用，缓解措施参见表1-2。

表1-
2列出了对项目设计特点和缓解措施进行的修订，使《环境影响报告草案》更加详细或清晰。这些**修**订是由主管机构发起的，或者是为了解决在公众审查期间收到的评论而进行的。新内容以<u>下划线</u>显示，删除的内容以显示。这些修正或补充内容都不构成需要重新传阅《环境影响报告草案》**的重大新信息。**

[3] 加州公园和休闲局、洛杉矶州立历史公园总体规划和终版环境影响报告，2005 年 6 月。
[4] 加州公园和休闲局、洛杉矶州立历史公园自行车和人行桥研究、可行性研究，2019 年。

表1-2:环境影响总结

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
美学			
美学-1： *项目是否会对风景区产生重大不利影响?*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
美学-2： *项目是否会严重破坏风景资源，包括但不限于国家风景公路内的树木、岩石外露和历史建筑？*	**建筑施工：** 无影响。 **运营：** 无影响。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 无影响。 **运营：** 无影响。
美学-3： *在非城市化地区，本项目是否会大幅降低工地及其周围环境现有公共景观的视觉特征或质量（公众景观是指从公众可到达的有利位置所感受到的景观）。如果是位于城市化地区，项目是否会与适用的分区规定和其它管理风景质量的规定冲突？*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
美学-4： *项目会否新增大量光线或眩光来源，从而对该地区的白天或*	**建筑施工：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。 **美学-项目设计特点-A：项目照明。**本项目还应包括以下与照明相关的项目设计特点： • 建筑照明不应超过 60 瓦。	**建筑施工：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
夜间景观产生不利影响?	**运营：** 影响不重大。	• 建筑照明的室外灯具初始流明不应超过 6200。 • 从日出后至日落前 45 分钟，指示牌照明亮度不应超过每平方米 10,000 坎德拉 (cd/m2)。从日落起至日出前 45 分钟，夜间指示牌照明亮度不超过 300cd/m2。 • 标志照明亮度应从白天亮度平滑过渡至夜间亮度，反之亦然。 • 照明亮度可能超过 300cd/m2 的指示牌将包括一个电子控制装置，当环境阳光低于 100 英尺烛光（fc）时，可以随时将指示牌的照明亮度降至 300cd/m2。	**运营：** 影响不重大。
农林资源			
农林-1： *本项目是否会将加州资源局农田测绘和监测计划编制的地图上显示的优质农田、独特农田或全州重要农田（农田）转为非农业用途？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。
农林-2： *项目是否与现有的农业用途分区或威廉姆森法合同相冲突？*	影响不重大。	无须采取缓解措施。	影响不重大。
农林-3： *项目是否会与现有的林地（根据《公共资源法典》第 12220（g）条的定义）、用材林地（根据《公共资源法典》第 4256 条的定义）或用材生产林地分区（根据《政府法典》第 51104（g）条的定义）的分区相冲突，或导致重新分区？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
农林-4：*项目是否会导致林地损失或将林地转为非-林地用途？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。
农林-5：*本项目是否涉及对现有环境的改变，由于项目位置或性质，可能导致将农田转变为非农业用途或将林地转变为非林地用途？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。
空气质量			
空气-1：*该项目是否会与适用的空气质量计划相冲突或妨碍其实施？*	影响不重大。	无须采取缓解措施。 **空气-项目设计特点-A**：所有大于 50 马力的非道路柴油施工设备应至少满足美国环保局颁布的非道路柴油发动机的第 4 级排放标准。	影响不重大。
空气-2：*该项目是否会导致任何标准下的污染物累积相当可观的净增长，使项目区域不能达到适用的联邦或州环境空气质量标准?*	影响不重大。	无须采取缓解措施。 请参阅**空气-1** 中定义的**空气-项目设计特点。**	影响不重大。
空气-3：*项目是否会让敏感受体暴露在实质污染物浓度下？*	影响不重大。	无须采取缓解措施。 请参阅**空气-1** 中定义的**空气-项目设计特点。**	影响不重大。
空气-4：*项目是否会导致其它排放（如引致气味的排放），对大量人口产生不利影响？*	影响不重大。	无须采取缓解措施。 请参阅**空气-1** 中定义的**空气-项目设计特点。**	影响不重大。
生物资源			
生物-1：*该项目是否会直接或通过栖息地的改*	**建筑施工**：有重大影响。	**缓解措施-生物-A**：*避免和尽量减少项目对特殊状态和/或栖息蝙蝠物种的影响。*在施工前的蝙蝠孕育季节（4 月 15 日至 8 月 31 日），应由合资格生物学家进行实地调查，	**建筑施工**：采取缓解措

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
变,对被当地或区域计划、政策或法规、或加州渔猎局、或美国渔业与野生动物局确定为候选物种、高敏感度物种或特殊地位物种的物种产生实质性的不利影响？	**运营：** 影响不重大。	以确定在阿拉米达站和道奇体育馆站覆盖区以及体育馆路上的 SR-110 州道高架桥（位于体育馆索道塔附近）这些地点的 100 英尺范围内可能存在的蝙蝠聚集栖息地，因为这些地点为蝙蝠提供了潜在的合适栖息地。应利用声学识别技术对阿拉米达站和道奇体育馆站附近以及立交桥附近需要移除的树木进行目视检查和/或整夜蝙蝠出没调查，以确定将要移除的树木上是否有蝙蝠孕育栖息地。 为避免体育馆索道塔的施工活动对栖息蝙蝠造成任何影响，应采取以下措施： <u>在 SR-110 州道高架桥</u> 如果在 SR-110 高架桥上发现了活跃的蝙蝠孕育栖息地，应（在与合资格蝙蝠生物学家的配合下）确定施工相关活动（即噪音和振动）的间接影响是否会对栖息蝙蝠造成实质性干扰，以及是否应使用排他性装置来移除蝙蝠。这一决定应以基线噪音/振动水平、与体育馆索道塔施工相关的预期噪音水平以及现有的蝙蝠物种对噪音干扰的敏感性为根据。如果确定噪音可能导致蝙蝠暂时放弃孕育栖息地，则与施工有关的活动安排应避开蝙蝠孕育季节（4 月 15 日至 8 月 31 日），或由生物学家确定相关活动安排。 为避免阿拉米达站和道奇体育馆站的施工活动对栖息蝙蝠造成任何影响，应采取以下措施： <u>树木</u> 在项目中，应当评估阿拉米达站、体育馆索道塔和道奇体育馆站所有将被移除的树木支持蝙蝠栖息的潜力。特别对于已知蝙蝠栖息所使用的棕榈树和桉树，任何一棵都应由合资格生物学家对其进行评估，方法是如果天气允许，进行整夜的蝙蝠出没调查；或如果条件允许，在开始施工/移走树木之前，对树木进行物理检查(例如使用升举设备)，以确定是否有蝙蝠。阿拉米达站用地沿着阿拉米达街有棕榈树，道奇体育馆站用地有桉树。会对将被移除且由合资格生物学家确定为蝙蝠潜在栖息地的树木采取下列措施。 • 如果蝙蝠在孕育期发现栖息蝙蝠（4 月 15 日至 8 月 31 日），则应避免使用这种树，直至孕育期结束<u>此</u>幼崽可以自给自足。如果是在冬季（10 月 31 日至 2 月 15 日，但取决于具体的天气条件）确定树上存在栖息蝙蝠（这时的蝙蝠处于麻木状	施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		态），由于食物供应减少，蝙蝠的生理状态如体温和代谢率显著降低。如果条件允许(如有升降设备)，在施工开始前应由合资格蝙蝠生物学家实地检查栖息地是否有蝙蝠存在。如果确定在这段时间内有蝙蝠占树栖息，则应避开该树，直到冬季结束后蝙蝠再次活跃。 • 在除蝙蝠孕育季和冬季以外的其它时间(即 2 月 16 日至 4 月 14 日以及 8 月 16 日至 10 月 30 日，或由合资格生物学家确定的具体时间)，可以通过连续两天进行的两步修剪过程，移除可能有蝙蝠聚集栖息地的树木。 o 第一天，第一步：在合资格蝙蝠生物学家的监督下，用手（例如使用电锯）移除无洞的树枝和粗树枝。这将产生噪音和振动干扰，并让树木外形改变。栖息在树上的蝙蝠要么立即放弃栖息地，要么在出现后避免返回栖息地。 o 第二天，第二步：在合资格蝙蝠生物学家的监督下，移除树的剩余部分。只修剪不移除的树木也应以同样的方式处理；如果必须移除可能有蝙蝠栖息地的树枝，则第一天在合资格蝙蝠生物学家的监督下修剪周围的所有树枝，然后在第二天移除可能有蝙蝠栖息地的树枝。 • 对于可供 lasiurine 蝙蝠栖息的有树叶但没有蝙蝠聚集栖息的潜在可能的树木（如梧桐树），应在合资格蝙蝠生物学家的监督下，在一天内完成两步骤的修剪树木过程。第一步是移除毗邻的、较小的或非栖息地的树木，以制造噪音和振动干扰，导致蝙蝠抛弃栖息地。第二步是在同一天移除树的剩余部分。对于能够支持西部黄蝙蝠（生物调查区（BSA）中记录的一种可能出现在项目区的特殊状态蝙蝠物种）栖息的棕榈树，应使用为期两天的、两个步骤的移除办法。西部黄蝙蝠在受干扰时可能会向枯叶深处移动。为期两天的移除过程让蝙蝠可以在移除之前离开树木。 • 所有与蝙蝠有关的活动完成后，合资格生物学家应将所进行的蝙蝠调查、评估和监测工作的结果记录在报告中。 **缓解措施-生物-B：** *避免及尽量减少项目对筑巢鸟类的相关影响。* 为避免在筑巢季节进行的施工活动对受《候鸟条约法案》（MBTA）及加州鸟类档案委员会（CFGC）保护的筑巢鸟类造成影响，应采取以下缓解措施:	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		• 包括移走可能适合筑巢鸟类的树木的施工活动应在筑巢季节（通常是 2 月 1 日至 9 月 30 日）以外的时间进行。必须在筑巢季节这段时间内进行施工活动的，应当采取下列措施： o 施工活动开始前 3 天（72 小时）内，应由合资格生物学家进行施工前的鸟巢调查，以确定施工地带的 500 英尺内是否存在活跃的鸟巢。应对所有发现的鸟巢予以记录。 o 任何活跃的雀鸟巢周围应保留至少 300 英尺的无施工缓冲区。任何活跃的猛禽巢周围应保留至少 500 英尺的无施工缓冲区。合资格的生物学家须每周对鸟巢进行监测，而在任何活跃雀鸟巢 300 尺内或任何活跃猛禽巢 500 尺范围内的施工活动，须延迟至生物学家确定该巢不再活跃为止。不过，标准的 300 至 500 英尺的无干扰缓冲距离可由合资格生物学家在考虑到施工的位置、类型、持续时间和时间、施工的严重程度、巢穴与工作区域的距离、周围植被和巢穴与工作区域之间的对视线(也考虑到视线内人类活动造成的现有环境条件)、其它环境因素的影响，以及物种对干扰的特定适应程度后，根据具体情况进行调整(包括增加或减少缓冲距离)，如果合格的生物学家确定施工活动可能导致筑巢活动失败，生物学家应立即通知施工经理，并在建议的禁止干扰缓冲区内停止所有项目施工（沿既定道路进入施工场地除外），直至生物学家确定成鸟和幼鸟不再依赖该巢穴。 o 现场将悬挂鲜艳的旗帜划定缓冲区，以便于项目施工人员识别。应告知现场施工主管和操作人员鸟巢和缓冲区的界限，以及告知该地区的敏感性，以确保缓冲区得到维护。 o 在每个筑巢季节结束时，合格的生物学家应在报告中记录施工前的调查和所采用的方法、监测工作以及安装的任何无干扰缓冲器的摘要。 **生物-项目设计特点-D。** 在项目活动期间，拟建项目将避免使用任何杀鼠剂和二代抗凝血杀鼠剂。 拟建项目与虫害防治服务提供商之间的任何协议均会约定限制使用杀鼠剂和二带抗凝血杀鼠剂。	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		生物-项目设计特点-G。 拟建项目的树木清除将在鸟类筑巢季之外进行（通常是从 2 月 1 日到 9 月 30 日），以及蝙蝠育雏栖息季节之外进行（通常是从 4 月 15 日到 8 月 31 日）。	
生物-2： *本项目是否会对当地或地区性计划、政策或法规、或加州渔猎局、或美国鱼类和野生动物局确定的任何河岸栖息地和其它自然敏感社区产生重大不利影响？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。
生物-3： *本项目是否会通过直接消除、填埋、水文中断或其它方式对联邦保护的湿地（包括但不限于沼泽、季节性池塘及海岸等）产生重大不利影响？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。
生物-4： *本项目是否会严重干扰任何本地非迁徙动物或迁徙的鱼类或野生动物物种，或干扰已有的本地非迁徙或迁徙的野生动物通道，或妨碍本地野生动物使用育幼场所？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	请参阅**生物-1** 中定义的**缓解措施-生物-A** 和**缓解措施-生物-B**。 **生物-项目设计特点-B。鸟类碰撞缓解、监测和自适应管理计划。** 项目主办方将与加利福尼亚州鱼类和野生动物部（CDFW）协调，并经其批准，制定一份鸟类碰撞缓解、监测和自适应管理计划，以解决鸟类碰撞的潜在问题。该计划将包括以下组成部分： • （1）项目运营的前 5 年监测：所有项目运营和维护人员（包括分包商）将接受培训，了解如何识别和报告例行维护活动中在项目区域内发现的鸟类和蝙蝠伤害或死亡情况。 • （2）制定一个自适应管理表，列出在检测到与普通物种和特殊物种相关的事件时要采取的措施。 • （3）年度报告标准和要求。	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		生物-项目设计特点-C。 车厢窗户特征。 车厢窗户将被设计成半透明（有色玻璃）和/或部分覆盖以乙烯基窗膜，以确保飞行中的鸟类能够看到。尽量减少反射表面，采用不透明或半透明表面。 **生物-项目设计特点-H。** 施工期间和建设完成后所使用的任何围栏将采用对野生动物无害的材料建造。禁止使用的材料应包括但不限于尖刺、玻璃、剃刀或铁丝网。如果使用链网围栏，将使用帆布、绿色屏幕或其他覆盖物，以避免伤害野生动物。链网围栏的使用将最小化，不会阻碍野生动物的传播。所有中空的支柱和管道将被封盖，以防止野生动物掉入其中和死亡。拟建项目现场使用的金属围栏桩将被堵住，以避免此类危险。围栏不应有可能缠绕住野生动物的松动部分。此外，工人将接受培训并遵循最佳实践指南，避免吸引野生动物进入建筑工地，包括将所有垃圾桶盖子紧闭，在指定区域或工地外用餐，以及每天清理这些区域。 所有工人都将接受培训，以了解在施工现场遇到野生动物时向相关当局报告的程序。	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
生物-5：*项目是否会与保护生物资源的本地政策或条例（例如树木保育政策或条例）相冲突?*	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：**无影响。	无须采取缓解措施。 **生物-项目设计特点-A。**本项目应设立树木保护区，用于在施工期间保护树木，为所有保留的树木在施工期间建立和维持健康的环境。树木保护区将适用于项目覆盖区内的所有树木，或其滴水线的一部分悬于施工覆盖区上方的所有树木(即树干可能在施工覆盖区以外，但树木的滴水线悬在施工覆盖区以内)。取决于树木的种类和大小，树木保护区一般包括树木滴水线以内的区域以及再往外延伸 5 英尺的范围。任何在树木保护区内进行的施工活动，均应遵循以下树木根部保护指南。对于公用事业，任何必要的挖沟都应以尽量减少对树根的伤害的方式进行。在树木保护区周围保护等级降低的地方，可能会不可避免地有一些断根。根部断口应当干净且角度合适。可行时，应适当削剪树根，以避免根部受损。 **生物-项目设计特点-E。树木疾病管理。**应检查计划移除的树木是否患有传染性树木疾病，包括但不限于：千百万株真菌（Geosmithia morbida）、多食性射孔象甲（Euwallacea spp.）和金斑橡树象甲（Agrilus auroguttatus）（TCD 2020;UCANR 2020;UCIPM 2013）。为了避免传染性树木疾病的传播，不得在未经最佳管理实践处理的情况下将患病树木从项目现场运走。 项目与树木清理承包商之间的任何协议均应包括树木疾病管理的相关规定。 **生物-项目设计特点-F。**拟建项目将遵守适用的树木替换要求，根据每棵树所在地的管辖权，包括以下树木替换比率： • 洛杉矶市： ○ “受保护”的树木： 4:1 ○ 不受保护但“重要”的树木，即胸高直径 4.5 英尺处树干>8 英寸的树木：1:1 ○ “街头树”，即具有公共通行权地块上的树木：参照城市林业部门的标准（通常为 2:1） • 加州公园和休闲局： 至少 1:1 • 加州运输部：大型树木，即胸高直径 4.5 英尺处树干>8 英寸的树木：1:1	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：**无影响。
生物-6：*本项目是否会与正式通过的栖息地保*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
护计划、自然社区保护计划或其它经批准的本地、地区或州栖息地保护计划的规定相冲突？			
文化资源			
文化-1：*根据第 15064.5 条，本项目是否会对历史资源的意义造成重大不利变化？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	**请参阅噪音-2** 中定义的**缓解措施-振动-A** 和**缓解措施-振动-B。** *酿酒厂* **文化-项目设计特点-A。 施工前对酿酒厂的文件记录。**在阿拉米达站的施工许可证发放之前，项目主办方应根据《美国内政部长关于建筑和工程文件的标准和指南》，为酿酒厂编写相当于美国历史建筑调查局（HABS）三级文件的文件。报告将： 1. 由符合内政部长历史、建筑史或历史建筑专业资格标准的专业历史保护人员编写，并且专业人员须证明拥有编写美国历史建筑调查局（HABS）文件的经验。 2. 包括全彩数码照片（最低分辨率为 300 ppi，沿一个维度的图像大小为 3000 像素），显示以下内容： a. 全北立面（面向 Cesar E. Chavez 大道）和 i. 屋顶线、地基、任何门、窗户或走道开口； ii. 显示外墙典型现有状况的细节图，以及 iii. 显示任何现有外墙损坏（如裂缝或剥落）的细节图。 b. 西立面（面向 Olvera 街），以及 i. 屋顶线、地基、任何门、窗户或走道开口； ii. 显示外砖墙典型现有状况的细节图，以及 iii. 显示任何现有外墙损坏（如砖块和砂浆松动）的细节图。 c. 东立面（面向阿拉米达街） i. 屋顶线、地基； ii. 显示外砖墙典型现有状况的细节图，以及 iii. 显示任何现有外墙损坏（如砖块和砂浆松动）的细节图。	**建筑施工：**采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		3. 包括书面描述性数据，内含施工前条件的详细说明、照片索引和照片关键平面图。现有损坏的照片将与标明其位置的立面草图相对应。 4. 包括历史照片和其他支持文件的副本（如有）。 5. 将提供给以下资料库，供未来的研究人员和教育工作者使用。将联系每个资料库询问是否愿意并能够接受这些物品，以及资料库首选的传送格式。仅需将副本分发给表示有兴趣的资料库： a. 洛杉矶公共图书馆 ——一份涵盖描述性数据、照片索引、照片索引平面和照片的复印文本和/或数字文件（取决于资料库偏好）。 b. 洛杉矶古城历史纪念碑局 —— 一份涵盖描述性数据、照片索引、照片索引平面和照片的复印文本和/或数字文件（取决于资料库偏好）。 c. 加州州立图书馆 —— 一份涵盖描述性数据、照片索引、照片索引平面和照片的复印文本和/或数字文件（取决于资料库偏好）。 **文化-项目设计特点-B。 施工后酿酒厂的文件记录。**施工后：施工完成后，将为酿酒厂拍摄与文化-项目设计特点-A 相当的照片，以客观地比较酿酒厂在施工前后的状况。 在施工监测期间，如果发现施工前调查时没有记录的对酿酒厂的损坏是由施工活动造成的，项目主办方将在项目完成后 12 个月内聘请有经验的专业人员或合资格专业人士进行修复。修缮将符合内政部长历史遗产处理标准(美国联邦法典第 36 编第 68 部分)。。 *El Grito（呼喊）壁画项目设计特色* **文化-项目设计特点-C。施工前的文件记录。**在阿拉米达站的施工许可证发放之前，项目主办方应根据《美国内政部长关于建筑和工程文件的标准和指南》，为 *El Grito* 壁画编写相当于美国历史建筑调查局（HABS）三级文件的文件。报告将： 1. 由符合内政部长历史、建筑史或历史建筑专业资格标准的专业历史保护人员编写，并且专业人员须证明拥有编写美国历史建筑调查局（HABS）文件的经验。 2. 包括全彩数码照片（最低分辨率为 300 ppi，沿一个维度的图像大小为 3000 像素），显示以下内容： a. *El Grito* 的整个壁画从一边沿到另一边沿，直视	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		b. *El Grito* 壁画左半部直视 c. *El Grito* 壁画右半部直视 d. 显示墙体弧度的斜视图 e. 按顺序排列的照片更详细地展示了各种面板和主题 f. *El Grito* 壁画所在的弧形墙的背面和侧面 g. 详细视图显示： i. *El Grito* 壁画的典型剖面图（例如，显示瓷砖在基材上的深度） ii. 顶部两个角的缺口形状(左右两个视图) iii. *El Grito* 壁画侧面的曲线形状（两个视图，左侧和右侧） iv. 在两个或多个位置的瓷砖之间的典型水泥浆 v. *El Grito* 壁画与广场地面相接的底部边缘 vi. 任何在施工前已存在的损坏或恶化 3. 包括书面描述性数据，内含施工前条件的详细说明、照片索引和照片关键平面图。现有损坏的照片将与标明其位置的壁画草图相对应。 4. 包括历史照片和其他支持文件的副本（如有）。 5. 将提供给以下资料库，供未来的研究人员和教育工作者使用。将联系每个资料库询问是否愿意并能够接受这些物品，以及资料库首选的传送格式。仅需将副本分发给表示有兴趣的资料库： a. 洛杉矶公共图书馆 ——一份涵盖描述性数据、照片索引、照片索引平面和照片的复印文本和/或数字文件（取决于资料库偏好）。 b. 加州大学圣克鲁斯分校图书馆——一份涵盖描述性数据、照片索引、照片索引平面和照片的复印文本和/或数字文件（取决于资料库偏好）。 c. 洛杉矶文化事务部—— 一份涵盖描述性数据、照片索引、照片索引平面和照片的复印文本和/或数字文件（取决于资料库偏好）。	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		d. 加州州立图书馆 —— 一份涵盖描述性数据、照片索引、照片索引平面和照片的复印文本和/或数字文件（取决于资料库偏好）。 e. 洛杉矶壁画保护协会—— 一份涵盖描述性数据、照片索引、照片索引平面和照片的复印文本和/或数字文件（取决于资料库偏好）。 f. Eduardo Carillo 博物馆—— 一份涵盖描述性数据、照片索引、照片索引平面和照片的复印文本和/或数字文件（取决于资料库偏好）。 **文化-项目设计特点-D。 附近施工期间的保护。** 在阿拉米达站的施工许可证发放之前，项目主办方将确保 *El Grito 壁画*得到充分的保护，避免因施工活动造成的任何意外损坏。遵循美国国家公园管理局关于在附近建设期间保护历史资源的指导方针，至少应实施以下措施： 1. 应小心安装振动监测设备（VIB-A），以免对 *El Grito* 壁画的表面造成永久损坏。 2. *El Grito* 壁画应该在墙上的两边都有垫子和支撑，并使用装有软垫的木头支撑。软垫可以由绝缘泡沫或类似材料组成。 3. 应该在 El Grito 壁画和弧形墙的前面、后面、顶部和两侧安装一个或多个由胶合板制成的保护性屏障，以分散任何可能实际接触的力。保护性屏障应包括可拆卸的面板或类似设计，以确保在施工监控期间可以目视检查振动监测器和壁画(文化-项目设计特点-C)。 4. 塑料防水布或聚乙烯布应固定在木质保护性屏障上，以防止灰尘堆积，或与未固化的混凝土或其他液体等材料接触，因为这些材料可能会损坏 *El Grito* 壁画表面或在表面留下印记。 上述所有保护措施的安装和固定应不损害 *El Grito* 壁画或壁画墙壁。不应用螺丝、钉子或其他紧固件将保护性屏障物理连接到 *El Grito* 壁画或壁画墙壁上。 **文化-项目设计特点-E。 施工监控计划（已建成资源）。** 在阿拉米达站的施工许可证发放之前，项目主办方将与洛杉矶文化事务部（DCA）协作编写施工监测计划。施工监测计划将明确具体的项目里程碑。项目主办方或项目主办方的承包商将在项目达到这些里程碑之时，通知符合内政部长建筑历史或历史建筑标准的合资格专业人员到现场观察	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		并记录 *El Grito* 壁画的状况。详细情况将载于提交予洛杉矶文化事务部的施工监测备忘录中。这些里程碑至少包括： 1. 施工前：在采取保护措施之前（文化-项目设计特点-D），确认 *El Grito* 壁画的基线状况仍然与美国历史建筑调查局（HABS）之类的文件（文化-项目设计特点-C）中提供的信息一致。 2. 施工前：里程碑为一旦安装了保护措施(CUL-PDF-D)之后，以确保保护措施是足够的，并且这些措施的安装不会损坏 *El Grito* 壁画。 3. 建筑施工：经过各阶段的积极施工： 4. 施工后：施工完成，拆除保护措施后。施工完成后，将拍摄相当于文化-项目设计特点-C 的 *El Grito* 壁画照片，以客观地比较 *El Grito* 壁画在施工前后的状况。 实时振动监测设备（振动-A）的通知上也将包括施工监控器。 在施工监测期间，如果发现施工前调查时没有记录的对 *El Grito 壁画*的损坏是由施工活动造成的，项目主办方将在项目完成后 12 个月内聘请有经验的专业人员或专业人员进行修复。 修缮将符合内政部长历史遗产处理标准，美国联邦法典第 36 编第 68 部分。	
文化-2：*根据第 15064.5 条，本项目是否会对考古资源的意义造成重大不利变化？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 无影响。	**缓解措施-文化-A 文化资源监测和缓解计划(CRMMP)。**在施工之前，应由符合内政部长考古标准(美国联邦法典第 36 编第 61 部分)的合格考古学家为项目编写一份文化资源监测和缓解计划(CRMMP)。如果特定的项目组成部分，如唐人街/州立公园站，有特定于该组成部分的要求，文化资源监测和缓解计划(CRMMP)应列出所须遵守的法规要求(如《加州公共资源法典》（PRC）第 5024 条)。这包括与州历史保护办公室（SHPO）协商，在谨慎可行的情况下，遵循寻求避免和保护州历史资源的做法。同样的情况也适用于洛杉矶古城针对阿拉米达站施工的任何具体要求。总计划承认公园具有考古敏感性，因此建议继续对现有和潜在的资源进行研究，以及需要不断更新和扩大对公园历史活动的了解。至于与公园有关的文化资源，总体规划指出，公园应“识别、记录、评估和说明公园的文化资源”，并“保护、稳定和保存公园内的重要文化资源”。 具体来说，文化资源监测和缓解计划(CRMMP)应适用于在已知的考古遗址和其它高敏感区域内，延伸到原生土壤的所有地面干扰活动。已知考古遗址内或指定半径范围内的	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 无影响。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		挖掘应受到监测，直到合格考古学家确定已到达考古矿床底部的深度。合资格考古学家应当指导考古监察员的工作。预计在阿拉米达站须监测到计划挖掘的最大深度，在阿拉米达索道塔和中国城/州立公园站须监测到大约 15 英尺的深度。根据缓解措施-TCR-A，施工还将由美国原住民监测员进行监测。然而，在挖掘过程中，如果合资格考古学家确定遗址受到了干扰，或由于没有发现考古资源而对重大考古资源的敏感性较低，则可能会减少或暂停监测。监测计划应明确以下词语的含义：施工前协调、基于项目各个组成部分计划的活动和扰动深度开展的挖掘施工监测（包括已知考古遗址内原生土壤的地面扰动活动）、意外发现协议、数据恢复（包括停止或转移施工，以便考古资源能够及时评估和恢复）、人工制品和特征处理、采购（包括保护计划）和报告。如果洛杉矶县大都会交通局确定这些资源可能符合《加州历史资源登记册》（CRHR）或《加州环境质量法案》（CEQA）规定的独特考古资源，项目主办方应与考古学家和加州交通局协作，根据《加州公共资源法典》（PRC）第 21083.2(i)条，为这些资源制定适当的处理计划。就地保护是首选处理措施，但如果就地保护不可行，处理措施可能包括进行考古数据恢复挖掘，以移走资源。应确定关键工作人员，并在文化资源监测和缓解计划(CRMMP)和报告协议中指定通知和协商流程（流程中中将确定每个站的具体实体）。 如果根据《加州环境质量法案》（CEQA）规定，该发现具有重大意义且选择恢复数据作为处理措施，还需要求考古学家在具有永久可检索存储的储存空间中管理标本，并在现场工作完成一年内向领导机构提交书面报告。一旦完成，最终报告应提交予中南部海岸信息中心（SCCIC）。 对于 19-004200 资源和场地 19-003120 的花岗岩铺设（位于项目“直接影响区”内），文化资源监测和缓解计划（CRMMP）应描述在挖掘和可能的移除过程中对资源所需进行的记录和处理方法。 **缓解措施-文化-B: 施工人员考古资源培训计划。** 为了减轻直接影响区域内的未知历史资源并减轻对它们的潜在影响，项目主办方应雇用一名合格的考古学家，在地面干扰活动开始之前，利用 El Pueblo（与阿拉米达站有关）和 LASHP 工作人员（与唐人街/州立公园站有关）的意见，为项目制定并实施一项工人培训计划。应由一名符合内政部长考古标准的合资格考古学家准备培训内容，并应根据两个站点的具体细节对培训内容进行调整。培训应向施工人员提供关于考古资源的已知位置和与项目有关的考古	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		资源敏感的潜在区域的信息。应鼓励洛杉矶州立历史公园（LASHP）和洛杉矶古城纪念碑局的工作人员参加培训。如果施工人员是分阶段或轮换的，应对进行地面扰动活动的新施工人员进行补充培训。合资格考古学家应保留文件记录，证明合适的施工人员参加了工人培训计划。合资格考古学家应准备适当的演示文稿，描述和说明在项目挖掘中可能遇到的考古资源，并概述在发现时应遵循的规程。如果在地面扰动活动中遇到任何考古资源，应暂时停止在发现地附近的工作。施工承包商应联系合资格考古学家，按照文化资源监测和缓解计划(CRMMP)中对《加州环境质量法案》（CEQA）规定的提纲，对考古资源进行检查和评估。 **缓解措施-文化-C：19-000887 号和 19-004320 号资源（阿拉米达站）的考古测试计划。**19-000887 号和 19-004320 号资源都包含了符合《国家史迹名录》（NRHP）资格的考古遗址 Zanja 的一部分。为了减轻对这两个资源的影响，在不可以避免的情况下，位于 Placita de Dolores 北部的“直接影响区”的考古测试计划和数据恢复计划应在进行地面扰动活动之前准备好，并在拆除路面铺路后执行。虽然拟建项目的设计不影响 19-000887 号资源里的 Zanja Madre 部分，但有可能遇到之前未记录过的 Zanja 部分或整个遗址的文物废弃物。因此，应对在已知的 Zanja 位置之外将受到影响的遗址部分制定一个测试计划。在项目“直接影响区”内，19-000887 号资源与未评估的 19-004320 号资源重叠，因此也将被纳入测试计划。对于阿拉米达站的资源，应与洛杉矶历史纪念碑管理局协商准备具体针对的测试计划。 测试计划拟议对遗址中与“直接影响区”重叠的部分进行有限的考古挖掘，并包含显示遗址与项目“直接影响区”重叠部分的地图。试验挖掘的目的是确定可能受到拟建项目影响的考古沉积物的位置、完整性和重要性。试验挖掘应在计划中概述挖掘的地点和挖掘方法，如机械挖掘可以或不可以在何处或何种土壤中使用，筛子的大小，以及需要数据恢复的标准阈值。试验挖掘计划应在拆除路面铺面后进行，并在施工前留出足够的提前时间来执行该计划，并准备数据恢复计划，在需要时实施。 如果在试验挖掘过程中发现重要的考古遗迹，而这些遗迹似乎对整个遗址具有重要意义，并且不能避开或将遗迹就地保存，则需要进行数据恢复挖掘，并应准备和实施数据恢复计划。数据恢复计划应详细说明如果在试验挖掘中发现了任何仍然存在的遗	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		迹，对考古遗迹的处理。数据恢复计划应具体说明要挖掘的有统计意义的遗址样本，并应说明具体的工具、筛子大小和使用的方法。计划应描述如何暴露结构遗迹（如有）和为其绘制地图。还应说明为分析这些发现而计划进行的实验室研究。 **缓解措施-文化-D：联合车站前广场的考古测试计划。**为了减轻对 19-001575 号资源（符合《国家史迹名录》（NRHP）资格的考古遗址）的影响，在进行地面扰动活动之前，应制定和实施针对“直接影响区”的考古测试计划和数据恢复计划。测试计划应建议对“直接影响区”的部分遗址进行有限的考古挖掘。试验挖掘的目的是确定可能受到拟建项目影响的考古沉积物的位置、完整性和重要性。试验计划中须概述挖掘的地点和挖掘方法，如机械挖掘可以或不可以在何处或何种土壤中使用，筛子的大小，以及需要数据恢复的标准阈值。 如果在试验挖掘过程中发现重要的考古遗迹，而这些遗迹似乎能让遗址符合《国家史迹名录》（NRHP）和《加州历史资源登记册》（CRHR）资格，并且不能避开或将遗迹就地保存，则需进行数据恢复挖掘，并应实施数据恢复计划。数据恢复计划应具体说明要挖掘的有统计意义的遗址样本，并应说明具体的工具、筛子大小和使用的方法。计划应描述如何暴露结构遗迹（如有）和为其绘制地图。还应说明为分析这些发现而计划进行的实验室研究。 **缓解措施-文化-E：洛杉矶州立历史公园考古测试计划。**为了减轻对符合《国家史迹名录》（NRHP）资格的考古遗址的 19-003120 号资源的不可避免的影响，在进行地面扰动活动之前，应制定和实施对“直接影响区”的考古测试计划和数据恢复计划。测试计划的准备应与加州州立公园和州历史保护办公室（SHPO）协商（根据《加州公共资源法典》（PRC）第 5024.5 条）。测试计划应建议对“直接影响区”的部分遗址进行有限的考古挖掘。开挖测试旨在确定可能受拟建项目影响的考古沉积物的位置、完整性和重要性；并将专门用于确认和定义桑伯恩火灾保险地图中显示的南太平洋铁路办公室/货运公司的潜在基础，以覆盖车站的直接影响区域。试验挖掘应在计划中概述挖掘的地点和挖掘方法，如机械挖掘可以或不可以在何处或何种土壤中使用，筛子的大小，以及需要数据恢复的标准阈值。 如果在试验挖掘过程中发现重要的考古遗迹，而这些遗迹似乎能让遗址符合《国家史迹名录》（NRHP）和《加州历史资源登记册》（CRHR）资格，并且不能避开或将遗	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		迹就地保存，则须进行数据恢复挖掘，并应实施数据恢复计划。数据恢复计划应具体说明要挖掘的有统计意义的遗址样本，并应说明具体的工具、筛子大小和使用的方法。计划应描述如何暴露结构遗迹（如有）和为其绘制地图。还应说明为分析这些发现而计划进行的实验室研究。 **缓解措施-文化-F：重新设计公园便利设施的位置，以避开洛杉矶州立历史公园站的考古特征。**在实施文化-E 后，如果发现洛杉矶州立历史公园的便利设施（例如，特许商店和卫生间）有可能影响 CUL-E 试验挖掘阶段发现的任何重要特征，则应对公园便利设施结构的位置进行重新配置，以尽可能避免和/或减少对这些特征的影响。	
文化-3：*本项目是否会干扰任何人类遗骸，包括埋葬在正式墓地外的遗骸？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 无影响。	请参阅**文化-2** 中定义的**缓解措施-文化-D** ~~**和缓解措施-文化-F**~~**。**	**建筑施工：**采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 无影响。
能源			
能源-1：*在项目建造或运营过程中，是否会因浪费、低效或不必要的能耗而对环境造成重大影响？*	<u>电力</u> **建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。 <u>燃油</u> **建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	<u>电力</u> **建筑施工：**影响不重大。 **运营：** 影响不重大。 <u>燃油</u> **建筑施工：**影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
	天然气 **建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 无影响。		**运营：** 影响不重大。 天然气 **建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 无影响。
能源-2： *该项目是否会与州或地方的可再生能源或能源效率计划发生冲突或造成妨碍？*	影响不重大。	无须采取缓解措施。	影响不重大。
地质和土壤			
地质-1： *项目是否会直接或间接造成潜在的重大不利影响？包括涉及损失、伤害或死亡的风险：如州地质学家为该地区发布的最新 Alquist-Priolo 地震断层区划图所描绘，或根据其它已知断层的实质性证据而已知地震断层的破裂；地震引起的地面强烈震动；地震导致的地面塌陷，包括土壤液化或滑坡。*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	**缓解措施-地质-A：编制一份针对现场的最终岩土工程报告。**项目主办方应聘请加州注册岩土工程师按照《加州建筑法规》（CBC）以及适用的洛杉矶修正案和《加州地质调查局特别出版物 117》（经修订）的要求，编制针对具体场地的最终岩土调查和报告，并向洛杉矶市提交以供审查。为了完成地质灾害和地质条件、地震灾害、土地平整状态和地基承载力的设计级评估，需要一个特定场地的岩土勘探计划以及相关的实验室测试。针对场地的最终岩土技术报告应说明场地的地质和岩土条件；对潜在的地质和地震灾害的调查结果、结论和缓解建议；以及支持整地和地基的设计级岩土技术建议。此外，岩土技术报告还应包括建议的措施，以减少与滑坡、地面下沉、土壤液化、不均匀沉降、膨胀土、土壤腐蚀性或与拟建项目引起的其它可能的地表破坏有关的潜在影响。应将最终岩土工程报告的提交和批准作为洛杉矶市建筑与安全局颁发平整土地许可证和施工许可证的条件之一。项目主办方应在项目设计和施工期间实施批准报告中所载的建议。	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
地质-2：*项目会否导致严重的土壤侵蚀或表土流失?*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
地质-3：*项目是否位于不稳定的地质单元或土壤上，或地质单元或土壤是否会由于项目而变得不稳定，并可能导致现场或场外滑坡、侧向扩展、下沉、液化或坍塌？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	请参阅**地质-1** 中定义的**缓解措施-地质-A**	**建筑施工：**采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。
地质-4：*本项目是否位于现行《加州建筑法规》（CBC）第 1803.5.3 条所定义的膨胀性土壤上，存在对生命或财产造成重大的直接或间接风险？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	请参阅**地质-1** 中定义的**缓解措施-地质-A**	**建筑施工：**采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。
地质-5：*在没有下水道处理污水的地方，项目的土壤是否无法充分支持使用化粪池或替代的废水处理系统？*	**建筑施工：** 无影响。 **运营：** 无影响。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：**无影响。 **运营：** 无影响。
地质-6：*项目是否会直接或间接破坏独特的古*	**建筑施工：** 有重大影响。	**缓解措施-地质-B： 编制古生物资源监测和缓解计划（PRMMP）。**古生物资源监测和缓解计划（*PRMMP*）应由符合脊椎动物古生物学会制定标准的合资格古生物学家制	**建筑施工：**采取缓解措

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
生物资源或遗址或独特的地质特征？	**运营：** 无影响。	定。该计划应适用于可能受到拟建项目影响的古生物敏感沉积物，包括较早的第四纪冲积层和 Puente 地层沉积物，由合资格古生物学家与施工团队协商并通过岩土取芯确定。合格的古生物学家应指导古生物监测员的工作。在对第四纪冲积层和中新世 Puente 地层进行施工挖掘时，监测员应在场。监测工作应包括目视检查新暴露的岩石，以寻找较大的化石遗迹，并在适当情况下，收集有希望的地层的湿或干的筛选沉积物样本，以寻找较小的化石遗迹。监测检查的频率应由古生物学家决定，并应以地面破坏活动的速度、挖掘的材料和挖掘的深度，以及古生物材料的数量和类型（如有发现）为根据。如果发现任何古生物材料，古生物监测员应暂时转移或改变暴露化石区域的地面扰动活动，以方便对材料评估，甚至在必要时对材料进行抢救性保护。古生物学家应评估所发现的材料，并在必要时就材料的保存、保护或重新安置提出建议。项目主办方应遵守生物学家在评估后的建议，一旦按照建议执行并达到古生物学家满意的程度，就可以恢复进行地面破坏活动。 如果发现了古生物物质，古生物学家应在现场工作完成后的一年内编写一份报告，识别该物质以及提出建议和实施。应提交一份报告副本予洛杉矶县自然历史博物馆。	施后无重大影响。 **运营：** 无影响。
温室气体排放			
温室气体-1：*该项目是否会直接或间接地产生温室气体排放，从而对环境产生重大影响?*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。 <u>**温室气体-项目设计特点-A：绿色能源。** 拟建项目的空中缆车系统及相关车站、枢纽和索道塔的运行所需的电力将来自可再生资源。 拟建项目应通过应用 LADWP 的绿色电力计划或其他可用的 LADWP 可再生电力（或同等）计划来实现这一目标。</u>	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
温室气体-2：*该项目是否与机构为减少温室气体排放而通过的任何适用的计划、政策或条例相冲突？*	影响不重大。	无须采取缓解措施。	影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
危害及危险物品			
危险品-1：*项目是否会因日常运输、使用或处置危险材料而对公众或环境造成重大危害？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	**缓解措施-危险品-A：** *制定一份土壤和地下水管理计划。*项目主办方应聘请合格的环境顾问，在进行任何场地重新平整、停止运作或施工活动之前，制定一份《土壤和地下水管理计划》。制定和实施《土壤和地下水管理计划》，以明确在项目建设过程中遇到受污染的地下水、受污染的土壤或建筑物时的处理和处置方法。《土壤和地下水管理计划》应对每个项目组成部分场地的环境条件进行概括，包括车站和索道塔。《土壤和地下水管理计划》应包含对土壤和/或地下水进行取样和分析的方法和程序，以将其归类为有害或无害；如果确定为有害，应包含适当处理和清除受影响的土壤和/或地下水的额外方法和程序，以在场外进行处理和/或回收。土壤和地下水管理计划中的方法和程序应符合当前的联邦、州和地方法规，并保护工人和环境。 该《土壤和地下水管理计划》应在拆除和施工活动开始前提交给 LADBS 审查，并作为分级、施工和/或拆除许可的条件。合同规范应要求完全遵守所有与危险材料（包括在挖掘土和排水地下水中遇到的危险材料）的识别、挖掘、运输和处理有关的适用地方、州和联邦法规，包括但不限于（如适用）OSHA 安全和健康标准、Cal/OSHA 要求、联邦、州和地方废物处理法规、SCAQMD 规则 1166，以及加州有毒物质控制局、洛杉矶地区水质控制委员会和洛杉矶市的任何其他适用要求。 **缓解措施-危险品-B：** *减少危险材料*在拆除位于北百老汇 1201 号的现有建筑之前，有执照的治理承包商将进行有害物质治理，根据联邦、州和地方法规移除、处置和运输有害物质。持牌减排承包商应遵守《加州职业安全与健康法案》（Cal/OSHA）关于石棉标准和含铅涂料标准的法规（《加州法规法典》第 4 条第 1529 节、第 5208 节和第 1532 条)、《职业安全与健康法案》29CFR 关于含铅施工的第 1926.62 条以及《职业安全与健康法案》29 CFR 关于石棉暴露的第 1926.1101 条规定。承包商还需要遵守南海岸空气质量管理区（SCAQMD）与建筑拆除中石棉排放有关的第 1403 条规则。在减少有害物质的过程中，应采取安全工作措施，包括使该区域湿润，以防止有害物质可能释放到空气中，用高效微粒真空吸尘器和/或一次性湿抹布清除灰尘。	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。
危险品-2：*项目是否会通过合理可预见的、涉及有害物质释放到环境*	**建筑施工：** 有重大影响。	请参阅**危险品-1** 中对**缓解措施-危险品 A** 和**缓解措施-危险品 B** 的定义。	**建筑施工：** 采取缓解措

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
中的混乱和事故情况对公众或环境造成重大危害？	**运营：** 影响不重大。		施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。
危险品-3： *项目是否会在现有或拟建学校的四分之一英里范围内排放有害气体，或处理有害或极有害的材料、物质或废物?*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	请参阅**危险品-1** 中对**缓解措施-危险品 A** 和**缓解措施-危险品 B** 的定义。	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。
危险品-4： *项目是否位于根据《政府法规》第 65962.5 条汇编的危险物料地点名单内，会否对公众或环境造成重大危害?*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 无影响。	请参阅**危险品-1** 中对**缓解措施-危险品 A** 和**缓解措施-危险品 B** 的定义。	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 无影响。
危险品-5： *对于位于《机场土地使用计划》内的项目，或者在《机场土地使用计划》未获采纳，但位于公共机场或公共用途机场两英里范围内的项目，是否会对在项目区域居住或工作的人造成安全危险或过度的噪音？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
危险品-6：*本项目是否会影响已通过的应急响应计划或紧急疏散计划的实施，或对其带来实际干扰?*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
水文水质			
水文水质-1：*项目是否违反任何水质标准或废物排放规定，或以其它方式大幅降低地表水或地下水水质?*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
水文水质-2：*项目是否会大幅减少地下水供应或严重干扰地下水补给，从而妨碍流域地下水的可持续管理?*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 无影响。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 无影响。
水文水质 3：*项目会否大幅改变该场地或地点现有的排水模式，包括改变溪流或河流的流向，或增加不透水表面，从而:* *i. 导致场内或场外的大量侵蚀或淤积;*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
ii. 大幅增加地表径流的速率或数量，从而在工地内外造成水浸; *iii. 制造或导致超出现有或计划的雨水排放系统容量的径流，或提供大量额外的受污染径流来源；或* *iv. 阻碍还是改变洪水流向?*			
水文水质-4： *位于洪水、海啸或地震区的项目，是否有因项目淹没而导致污染物释放的风险?*	影响不重大。	无须采取缓解措施。	影响不重大。
水文水质-5： *项目是否会与水质控制计划或可持续地下水管理计划相冲突或妨碍实施？*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
土地使用与规划：			
土地-1： *项目是否会在物理上分割一个已建立的社区？*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 无影响。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
			运营：无影响。
土地-2：*对于任何为避免或减轻环境影响而采取的土地用途计划、政策或规例，项目是否会与之相抵触而对环境造成重大影响?*	有重大影响。	**缓解措施-土地使用计划-A：获得洛杉矶州立历史公园总体规划修订图。**根据《公共资源法典》第 5002.2 条，应为拟建项目对洛杉矶州立历史公园总体规划进行修正，以允许将洛杉矶州立历史公园总体规划范围内的土地作为交通用途。	采取缓解措施后无重大影响。
矿产资源			
矿产-1：*对该地区和该州居民有价值的已知矿产资源，项目是否会导致该资源无法获得？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。
矿产-2：*本项目是否会导致当地总体规划、具体规划或其它土地使用规划中标明的当地重要的矿产资源回收地失去可用性？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。
噪音			
噪音-1：*项目是否会导致附近的环境噪音水平暂时或永久地大幅增加，超过当地总体规划或噪音条例、适用标准或其它机构规定的标准？*	**建筑施工：**影响重大且不可避免。 **运营：**影响不重大。	**缓解措施-噪音-A** *制定《噪音施工管理计划》。*在发放拟建项目的地面整平许可证之前，项目主办方应制定《施工噪音管理计划》，以尽量减少施工噪音对场外噪声敏感受体的影响。《施工噪音管理计划》应包括以下措施，以降低噪音水平： • **噪音屏障：**在项目施工区和受影响的受体之间应安装临时的施工噪音屏障，具体如下。隔音屏障的设计应具有至少 25 个声音传输等级(STC)，并且当施工设备位于隔音屏障的标高水平以下且从施工设备处看不到噪音敏感受体时，应能够提供 5dBA 至 15dBA 之间的降噪范围。按工程项目各组成部分，临时隔音屏障的具体位置和高度须为以下:	**建筑施工：**影响重大且不可避免。 **运营：**影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		• 阿拉米达站 ○ 在整个施工期间，本项目应在施工现场与 NSR 3 [Mozaic 公寓]之间提供一个 24 英尺高的临时隔音屏障。 ○ 在整个施工期间，本项目应在施工现场与 NSR 1A [联合车站]和 NSR 1B [First Five LA]之间提供 8 英尺高的临时隔音屏障。 ○ 在打地基和立柱阶段，本项目应在阿拉米达街内发生的项目施工活动与 NSR 1A [联合车站]、NSR 1B [First Five LA]、NSR 2 [洛杉矶古城]和 NSR 3 [Mozaic 公寓]之间设置 10 英尺高的临时隔音屏障。 ○ 在安装部分钢结构和索道缆车设备阶段，以及安装部分垂直流通设施、硬景观、自然景观和内部工作阶段，应安装临时平台以方便施工。在安装临时平台时，项目应在施工现场与 NSR 3 之间的临时平台上提供一个 10 英尺高的临时隔音屏障。 – 阿拉米达索道塔 ○ 在整个施工期间，项目应在施工现场和 NSR 4 [加州基金会]之间提供一个 8 英尺高的临时隔音屏障。 ○ 在安装部分钢结构和索道缆车设备阶段，应安装临时平台以方便施工。在安装临时平台时，项目应在施工现场和 NSR 4 之间的临时平台上提供一个 10 英尺高的临时隔音屏障。 – 高山街索道塔 ○ 在整个施工期间，项目应在施工现场与 NSR 6 [唐人街老年公寓]和 NSR 7 [Homeboy Industries]之间设置一个 8 英尺高的临时隔音屏障。 ○ 在安装部分钢结构和索道缆车设备阶段，应安装临时平台以方便施工。在安装临时平台时，项目应在施工现场和 NSR 6 和 NSR 7 之间的临时平台上提供一个 10 英尺高的临时隔音屏障。 ○ NSR 5[未来住宅]目前是一个未开发的市属停车场，拟议在未来用于多户住宅用途。如果 NSR 5 在项目施工时为住宅单位，应提供以下隔音屏障：	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		▪ 在整个施工期间，项目应在施工现场和 NSR 5 之间提供一个 8 英尺高的临时隔音屏障。 ▪ 在打地基和立柱以及钢结构和空中缆车设备安装阶段，项目应在项目施工现场和 NSR 5[未来住宅]的已入住住宅单元之间提供 24 英尺高的临时隔音屏障。 ▪ 在安装部分钢结构和索道缆车设备阶段，应安装临时平台以方便施工。在安装临时平台时，项目应在施工现场和 NSR 5 之间的临时平台上提供一个 10 英尺高的临时隔音屏障。 – 唐人街/州立公园站 o 在整个施工期间，项目应在项目施工现场和 NSR 9 [花开广场（Blossom Plaza）]、NSR 10 [未来住宅开发]、NSR 11 [国会磨坊（Capitol Milling）]和 NSR 14S [洛杉矶州立公园]之间设置一个 8 英尺高的临时隔音屏障。该隔音屏障将包括一个大门，在施工时间内可暂时打开，供施工人员从春天街进出。 o 在整个施工期间，本项目应在唐人街/州立公园站和 NSR 8[大学站]与 NSR 12[未来住宅开发]之间设置 10 英尺高的临时隔音屏障。 o 在安装部分钢结构和索道缆车设备阶段，应安装临时平台以方便施工。在安装临时平台时，项目应在施工现场和 NSR 8、NSR 12 和 NSR 14S 之间的临时平台上设置一个 10 英尺高的临时隔音屏障。 – 百老汇枢纽站 o 在整个施工期间，本项目应在施工现场与 NSR 13[未来发展]、NSR 14N[洛杉矶州立历史公园]和 NSR 17[低层住宅]之间提供 24 英尺高的临时隔音屏障。 o 在拆除阶段以及打地基和立柱阶段，本项目应在项目施工现场和 NSR 16[大教堂高中]之间提供 24 英尺高的临时隔音屏障	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		○ 在安装结构钢和空中缆车设备阶段和安装垂直流通设施、硬景观、自然景观和内部工作阶段，本项目应在施工现场和 NSR 16[大教堂高中]之间设置一个 8 英尺高的临时隔音屏障 ○ 在安装部分钢结构和索道缆车设备阶段，以及安装部分垂直流通设施、硬景观、自然景观和内部工作阶段，应安装临时平台以方便施工。在安装临时平台时，本项目应在施工现场和 NSR 13、NSR 14 N、NSR 16 和 NSR 17 之间的临时平台上设置一个 10 英尺高的临时隔音屏障。 – 体育馆索道塔 ○ 在地基和立柱阶段，本项目应在施工现场和 NSR 16[大教堂高中]和 NSR 17[低层住宅]之间设置一个 8 英尺高的临时隔音屏障。 ○ 在安装部分钢结构和索道缆车设备阶段，应安装临时平台以方便施工。在安装临时平台时，本项目应在施工现场与 NSR 16 和 NSR 17 之间的临时平台上设置 10 英尺高的临时隔音屏障。 • **设备维修保养：** 施工设备应按照制造商的规范进行适当维护，以防止因部件磨损或维护不当而产生噪音，并应配备可用的最佳噪音抑制装置(即消声器、隔热层和/或电机外壳)。所有的冲击工具都应加装护罩或遮蔽，动力设备的所有进气口和排气口都应加装消声器或遮蔽。 • **电力来源：** 如有可能，应使用现场电源为设备供电，而不是使用柴油发电机。 • **敏感用途：** 固定和设备（如发电机、压缩机、混凝土搅拌机）应远离对噪音敏感的受体。 • **社区服务：** 为减少施工噪音对当地社区的影响，须实施下列措施: – 噪音干扰协调员： 应设立噪音和振动干扰协调员。噪音干扰协调员应负责回应任何有关施工噪音的本地投诉。噪声和振动干扰协调员应确定投诉的原因(例如，施工开始得太早及消声器不佳等)，并应采取合理措施解决投诉。所有施工入口处应明确张贴施工时间、允许的工作日和施工主管电话，以便周围业主在必要时与施工主管联系。如果收到投诉，应实施适当的纠正措施，并向报告方提供纠正措施的报告。	

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		– 施工通知：施工承包商应在施工活动开始前，就施工项目的每个组成部分向施工现场 500 英尺以内的居民发布施工通知。施工现场通知应包括施工现场地址、预计使用的设备和施工活动的持续时间、许可证号、工地负责人的姓名和电话号码、施工时间以及可以举报违规行为的城市电话号码。通知还应包含噪音干扰协调员的电话号码。 • **限制空转设备：** 根据《加州法规法典》第 2485 条的要求，施工设备的空转时间不得超过 5 分钟。 **噪音-项目设计特点-A:缆车车厢噪音控制特点。**项目缆车车厢应包括以下特点： 1. 项目缆车车厢的设计应具有不低于声音传输等级(STC)35的从内到外的降噪额定值。 2. **如果**缆车车厢设计中包含采暖、通风和空调(HVAC)单元，则其声功率级不应超过71 dBA。	
噪音-2：*项目会否导致地面振动或地面噪音水平过高？*	**建筑施工：**影响重大且不可避免。 **运营：**影响不重大。	**缓解措施-振动-A：振动监测。**在为拟建项目发放地面整平许可证之前，项目主办方应设计振动监测计划。计划应规定： • 振动监测设备：将振动监测设备放置在距离 Avila 泥砖屋（20 世纪 70 年代扩建）、El Grito 壁画墙和老酿酒厂约 26 英尺远的地方，由一名合格的专业人员对阿拉米达站需要重型设备或地面压实设备的建筑工作进行实时振动监测。 • 改造振动设备：如果振动水平在 0.1PPV（英寸/秒）的振动损害阈值范围内，监测设备将通知施工人员。施工人员应修改施工设备以确保其振动不超过振动破坏阈值。 **缓解措施-振动-B：压力可调的地面压实装置。**阿拉米达站的施工工程靠近 Avila 泥砖屋（20 世纪 70 年代扩建）、El Grito 壁画和老酿酒厂。 • 在距离 Avila 泥砖屋（20 世纪 70 年代扩建）、El Grito 壁画和老酿酒厂 26 英尺或更远的地方，任何地面压实设备，包括振动压路机和平板压路机，应在使用前在现场进行校准，以确保振动水平保持在 25 英尺处低于 0.21PPV（英寸/秒）的假定参考水平。如果地面压实设备不能达到假定的参考水平，应要求振动较小的设备（在 25 英尺远处低于 0.21PPV，英寸/秒）、无振动的设备或手工工具用于地面压实活动。	**建筑施工：**影响重大且不可避免。 **运营：**影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		• 在阿维拉泥砖屋（20 世纪 70 年代扩建）、*El Grito* 壁画和老酿酒厂 26 英尺距离范围内的任何地面进行压实或挖掘/钻孔作业时，必须使用非振动设备或手动工具完成。 请参阅**文化-1** 中定义的**文化-项目设计特点-A** 、**文化-项目设计特点-B**、**文化-项目设计特点-C**、**文化-项目设计特点-D** 以及**文化-项目设计特点-E**。	
噪音-3：*对于位于私人飞机跑道或《机场土地使用计划》附近的项目，或在未采用《机场土地使用计划》的情况下，位于公共机场或公共使用机场两英里范围内的项目，本项目是否会使居住或工作在项目区的人受到过度的噪音水平？*	无影响。	无须采取缓解措施。	无影响。
人口与住房			
人口-1：*项目是否会直接（例如，通过提出新的住宅和商业）或间接（例如，通过增加道路或其它基础设施）在一个地区引起大量计划外的人口增长？*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
人口-2：*本项目是否会使大量的现有人口住房迁徙，以致必须在其它地方建造替代房屋?*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
			运营： 影响不重大。
公共服务			
公共服务-1： *为维持任何公共服务的可接受的服务比率、响应时间或其它表现目标，本项目是否会因提供新的或实质改动的政府设施，或因需要兴建新的或实质改动的政府设施而对环境造成重大环境影响，而引致重大的不利影响：防火？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	请参阅**野火-1** 中定义的**野火-项目设计特点-A。** 请参阅**交通-3** 中定义的**缓解措施-交通-B。**	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。
公共服务-2： *为维持任何公共服务的可接受的服务比率、响应时间或其它表现目标，本项目是否会因兴建新的或经过实质改动的政府设施而造成重大的实际影响（兴建这些设施可能会对环境造成重大影响）：治安保护？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	请参阅**交通-3** 中定义的**缓解措施-交通-B。**	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。
公共服务-3： *为维持任何公共服务的可接受的服务比率、响应时间或其它表现目标，本项目是否会因提供新的或实*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	请参阅**交通-3** 中描述的**缓解措施-交通-B。**	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
质改动的政府设施，或因需要兴建新的或实质改动的政府设施而对环境造成重大环境影响，而引致重大的不利影响:学校？			**运营：** 影响不重大。
公共服务-4：*为维持任何公共服务的可接受的服务比率、响应时间或其它表现目标，本项目是否会因兴建新的或经过实质改动的政府设施而造成重大的实际影响（兴建这些设施可能会对环境造成重大影响）：其它公共设施？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	请参阅**交通-3** 中描述的**缓解措施-交通-B。**	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。
公园及休闲设施			
公园-1：*本项目是否会导致现有的社区及区域公园或其它休闲设施的使用增加，以致设施出现实质性老化或加速老化?*	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：**影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：**影响不重大。
公园-2：*本工程项目会否包含休闲设施，或要求兴建或扩建休闲设施，从而可能导致对环境造成不良影响?*	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：**影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：**影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
公园-3：*为维持任何公共服务的可接受的服务比率、响应时间或其它表现目标，本项目是否会因提供新的或实质改动的政府设施，或因需要兴建新的或实质改动的政府设施而对环境造成重大环境影响，而引致重大的不利影响:公园？*	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：**影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：**影响不重大。
交通运输			
交通-1：*本项目是否会与有关流通系统(包括交通、道路、自行车和行人设施)的规划、计划、条例或政策相冲突?*	影响不重大。	无须采取缓解措施。	影响不重大。
交通-2：*项目是否与《环境质量评估指南》（CEQA）第 15064.3 节(b)（车辆行驶里程）有冲突或不一致的地方？*	**建筑施工：** 无影响。 **运营：** 无影响。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：**无影响。 **运营：** 无影响。
交通-3：*该项目是否会因几何设计特征（例如急转弯或危险交叉口）或不兼容的用途（例*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 有重大影响。	**缓解措施-交通-A：提高能见度。**在完成拟建项目的施工之前，在与洛杉矶交通局（LADOT）协作并经其批准的情况下，项目主办方应<u>以下</u>地点设计能见度增强设施，： • 阿拉米达索道塔<u>——实施一项红色右转限制，禁止车辆从西行的阿尔罕布拉大道在红灯时右转到北行的阿拉米达街。</u>	**建筑施工：**采取缓解措施后无重大影响。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
如，农业设备）而大幅增加危险?		• 唐人街/州立公园站——通过运营策略或设计，引导步行者从洛杉矶州立历史公园走向位于公园南部现有车道的人行横道，以防止步行者穿越支撑唐人街/州立公园站的柱子西侧的车道，以确保穿越发生在有足够可见性的人行横道上。在州立公园提供渠道化的最终设计或运营方法（例如，站台工作人员引导步行者走向人行横道或采用物理方法，如门）。 该缓解措施应在施工阶段实施，并在拟建项目运营之前完成。 **缓解措施-交通-B：施工交通管理计划：**在发放拟建项目的施工许可证之前，应制定详细的施工交通管理计划（CTMP），包括街道关闭信息、绕行计划、工地运料路线和分段运输计划，并提交予市政府审查和批准。施工交通管理计划（CTMP）应正式确定如何进行施工，并确定为减少对周围社区的影响而需要采取的具体行动。施工交通管理计划（CTMP）应根据每个项目施工现场的具体施工活动的性质和时间制定。这种协调应确保同时进行的相关项目的施工活动和相关的运输活动相互协作，并与拟建项目共同管理。施工交通管理计划（CTMP）可随着施工进度进行更新，以反映项目各施工现场的进展。施工交通管理计划（CTMP）应包括，但不限于以下适当的内容。 • 由于预计交通车道、停车车道和人行道将被封闭，应制定并实施经洛杉矶市政府批准的工地交通控制计划，使车辆、自行车和行人绕过任何此类封闭道路。 • 应维持开放人行横道的能见度，或在与洛杉矶交通局（LADOT）协调后确定适当的情况下，实施与交通-A 一致的临时或永久性措施。如未采取措施减轻或消除行人过马路时的视觉障碍，人行横道可能会被关闭或搬迁至更明显的位置。 • 对于拟建绕行路线上根据《统一交通控制设施手册》(MUTCD)的规定标记了黄色人行横道条纹的已有学校交叉路口，应与洛杉矶交通局（LADOT）协作评估，以决定是否应指派临时交通协管员。如果确定应在绕行路段临时指派交通协管员，在绕行路段启用的日子/时间，拟建项目应出资聘请交通协管员，在邻近学校的上午学校到校和下午学校离校期间看管交叉路口。如果绕行路线上的学校路口没有交通信号灯，应与洛杉矶交通局（LADOT）协作评估是否有必要安装临时交通信号灯，并在认为有必要时由拟建项目安装。	**运营：** 采取缓解措施后无重大影响。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		• 在项目的部分施工期间，预计多个地点的街道将部分或全部封闭。应制定并实施经洛杉矶市政府批准的绕行计划，以便在施工期间让车辆和骑自行车者使用其它路线。 • 确保在项目施工期间，靠近项目路线和项目组成部分的场地的土地用途仍可保持通道畅通。在某些情况下应提供其它位置的出入通道，或在出入受阻的部分施工阶段如打地基阶段，应提供有人监督的出入工地的临时通道。 • 与市政府和应急服务提供商协作，确保为项目路线和项目组成部分的地点以及邻近的商业和住宅提供紧急通道。必要时，应与洛杉矶消防局（LAFD）协商，对紧急通道进行相应标记。 • 与市政工作人员和其它可能与本项目同时在施工的周边相关项目代表（即建筑承包商）进行每两个月一次的施工管理会议，会议频率为，或其它由市政工作人员另行决定的合适开会时间。 • 在施工卡车承包商提供的合法区域内提供场外卡车暂停区。 • 对施工材料，尽可能安排在非高峰出行期间运送和提货，并协调以减少卡车长时间等待装卸的可能。 • 在施工期间，如果项目组成部分的工地无法为施工人员提供停车位，应确定施工人员的替代停车位置以及往返项目组成部分工地的交通方式（如果超出步行距离），并在施工开始前 30 天由市政府批准。 • 以书面形式向所有工程承包商提供关于其施工人员及其分包商的停车地点的信息，并明确告知违规者不遵守相关规定的后果。 **交通-项目设计特点-A。 其他能见度增强措施：**为了进一步增强唐人街/州立公园站的行人能见度，经洛杉矶交通部门批准后，可以划设高能见度人行道，并升级洛杉矶州立历史公园南侧车道交叉口的照明设施。	
交通-4：*项目是否会导致应急通道不足？*	**建筑施工：** 有重大影响。	请参阅**交通-3** 中定义的**交通-3-B。** **缓解措施-交通-C：临时救灾路线计划。**在向拟建项目发放施工许可证之前，主办方在与洛杉矶交通局（LADOT）的协作下，向交通局提交一份临时救灾路线计划并申请其批准。计划应包括道路封闭信息和绕路计划，以方便应急车辆通过区域，并在灾害期	**建筑施工：**采取缓解措施后无重大影响。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
	运营： 影响不重大。	间尽量减少对应急响应的影响。在发生紧急情况时，施工活动可以迅速停止，并立即打开临时封闭的车道，让紧急车辆能够通过施工区。除了绕道外，临时救灾路线计划还可能包括市政府在灾难期间实施的临时行动措施，包括临时反向车道或在灾难时下倒转方向以让大量车辆通过。应为以下地点制定临时救灾路线计划： • 在阿拉米达站、唐人街/国家公园站、阿拉米达索道塔和高山街索道塔的施工期间，阿拉米达街或春天街的一个方向需要部分封闭，或两个方向全部封闭。	**运营：** 影响不重大。
部落文化资源			
部落文化-1： *根据《公共资源法典》第 21074 条对部落文化资源的定义，本项目是否会对部落文化资源的重要性造成实质不利变化？部落文化资源的定义是：根据其大小和范围而界定地理位置的景观、圣地或对加州印第安人部落具有文化价值的对象的场地、特征、场所、文化景观，并已列入《加州历史资源登记册》或符合列入资格；或列入《公共资源法典》第 5020.1(k)条定义的历史资源本地登记册中。*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 无影响。	请参阅**文化-2** 中定义的**缓解措施-文化-D。**	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 无影响。
部落文化-2： *根据《公共资源法典》第 21074 条对部落文化资源的定义，本项目是否会对部*	**建筑施工：** 有重大影响。	请参阅**文化-2** 中对**缓解措施-文化-A** 和**缓解措施-文化-D 的**定义。 **缓解措施-部落文化-A：美国原住民监测员**。 由于有可能遇到部落文化资源，应留下一名美国原住民监测员，以监测在阿拉米达站现有路面和结构拆除后发生的与项目有关	**建筑施工：** 采取缓解措

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
落文化资源的重要性造成实质不利变化？部落文化资源的定义是：根据其大小和范围而界定地理位置的景观、圣地或对加州印第安人部落具有文化价值的对象的场地、特征、场所、文化景观，并且是根据《公共资源法典》第 5024.1 条第(c)项的规定，领导机构考虑该资源对加州印第安人部落的重要性后，在实质证据支持下自行决定为重要的文化资源。	**运营：** 无影响。	的且扰动地面的施工活动（如钻孔、地面整平、挖掘、钻探、挖沟）。如果在施工期间在路线沿线的其它地方发现了文化资源，而考古首席调查员（如《美国联邦法典》（CFR）第 32 编第 767.8 条所定义）认为这些文化资源很可能来自美洲原住民，那么美洲原住民监测可能会扩大到包括发现的区域。考古首席调查员如果认为应该扩大美国原住民监测的范围，应向项目主办方和都会交通局提出建议。应在与所咨询的部落持续协作的基础上选择适当的美国原住民监测员，并应在文化资源监测和缓解计划(CRMMP)中表明。文化资源监测和缓解计划(CRMMP)如缓解措施-文化-A 中所述。具体来说，文化资源监测和缓解计划(CRMMP)和美洲原住民监测应适用于延伸到阿拉米达站所在地原生土壤的地面干扰活动，以及如果在施工期间，在项目路线沿线的其它地方遇到的考古首席调查员认为可能起源于美洲原住民的文化资源。应在文化资源监测和缓解计划(CRMMP)中概述监测程序以及美国原住民监测员的作用和责任。如果美洲原住民监督员发现了文化或考古资源，在安全的情况下，监督员应有权让发现物 50 英尺（15 米）范围内暂停施工，以对发现进行调查并联系考古首席调查员。应向美洲原住民检测员和接受咨询的部落提供机会，参与发现的文件记录和评估。如果要制定数据恢复计划，应向接受咨询的部落提供审查该计划并提供意见的机会。	施后无重大影响。 **运营：** 无影响。
公用事业和服务系统			
公用事业-1： *本项目是否需要或是否会导致新的或扩建的供水、废水处理或雨水排放、电力、天然气或电信设施的搬迁或建设，而这些设施的建设或搬迁可能会对环境造成重大影响？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	**缓解措施-公用事业-A：制定一向公用事业设施搬迁计划。** 在与施工有关的活动包括公用设施的搬迁开始之前，项目主办方应与洛杉矶市水电局（LADWP）、洛杉矶环境与卫生署（LASAN）、南加州天然气公司（SoCalGas）和洛杉矶县大都会交通局协调，制定公用设施搬迁计划。项目主办方还应与公用事业公司协调，以尽量减少本项目全程中对公用事业服务的影响，并获得公用事业公司对搬迁计划的批准。 公用事业搬迁计划应由注册土木工程师制定、审查和批准，并至少包括以下内容： • 计划应确认因拟建项目而需要搬迁的公用事业基础设施的要素，包括公用事业服务提供者的通道和地役权（如适用）； • 对有盖和被废弃的公用事业基础设施（例如天然气管道/下水道管道等）采取安全措施，避免对人类健康或环境造成相关危害；以及 • 对于完成公用事业搬迁的时间安排，应尽量减少对公用事业公司及其客户的干扰。	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
公用事业-2：*项目是否有足够的水供应，以便在正常年份、干旱年份和连续多个干旱年份为本项目和可合理预见的未来发展服务？*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
公用事业-3：*服务于或可能服务于该项目的污水处理供应商是否会决定，除了供应商现有的承诺外，还有足够的能力满足本项目的预计需求?*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
公用事业-4：*本项目产生的固体废弃物是否超过国家或地方标准，或超出当地基础设施的能力，或以其它方式妨碍固体废物减少目标的实现?本项目是否会遵守联邦、州和地方上与固体废弃物有关的管理规定及减少固体废弃物的法规和条例？*	**建筑施工：** 有重大影响。 **运营：** 影响不重大。	请参阅**危险品-1** 中定义的**缓解措施-危险品-A**	**建筑施工：** 采取缓解措施后无重大影响。 **运营：** 影响不重大。
野火			
野火-1：*本项目是否会对已通过的应急计划或紧急疏散计划造成严重损害？*	**建筑施工：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。 **野火-项目设计特点-A：** 本项目将制定一个防火计划，在百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站的施工期间实施。防火计划将包括在适用范围内实施的以下措施，以进一步减少与野外火灾着火有关的风险:	**建筑施工：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
	运营： 影响不重大。	• 在任何施工活动开始之前，应指定一名防火计划主管与洛杉矶消防局（LAFD）对接，并协调进行火灾监控、现场火灾预防以及应急响应。 • 比规定要求更进一步，防火计划主管应禁止在红旗警告期间进行热施工活动。红旗警告是根据国家气象局根据预先确定的标准，在特定地理区域内确定具有特别严重的野火危险时发布，在规定的时间内适用。 • 在任何热施工活动开始之前，防火计划主管将实施分层火灾监控，增加工作人员负责监测热施工活动期间的着火情况（火灾监控）。应在热工作业期间进行火灾监控，并在热工作业结束后继续监视至少 30 分钟。在施工期间，防火计划主管可根据可能增加风携带火星并导致着火的天气条件(即有发生大风事件、高温和/或相对湿度低可能)来确定延长火灾监控期限。 • 在任何施工活动开始之前，施工经理应与防火项目主管协调，为所有施工人员提供现场消防安全培训，包括第 3.20.2 节规定的法规要求、消防设备的正确使用以及发生火灾时应遵循的程序。项目人员应在施工开始前接受培训，以识别可能的消防安全隐患，包括识别火星或烟雾的存在，并向有关部门报告。施工经理应保留培训记录，供洛杉矶县大都会交通局、市政府和洛杉矶消防局（LAFD）审查。 • 在施工开始前，施工区域应清除所有枯萎和倒扶的植物以及地面上的枯叶或干叶和松针。应移除或修剪施工区域内的树木，使其树枝与其它树木保持至少 10 英尺的距离。对施工区内的植物，应当定期进行割草和喷洒除草剂以控制其生长。 • 施工期间，对施工现场进行持续消防安全检查和巡逻应纳入本项目的现场安全流程。指派的消防巡逻人员应核实现场是否有适当的工具和设备能作为火灾发生的瞭望台，包括参与火灾监控，以确保在施工活动结束后不存在残余火灾。 • 每个施工区域都应配备足以扑灭小火的灭火器和消防设备。 • 防火计划主管应向响应的消防站提供外联和导向服务，包括在热施工活动开始前做的前期准备措施。 • 任何在工地上引发的火灾应及时报告给洛杉矶消防局（LAFD）。	**运营：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
野火-2：*由于坡度、盛行风和其它因素，项目是否会加剧野火风险，从而使项目占用者被暴露在野火或野火不受控制的蔓延所带来污染物浓度中?*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。 请参阅**野火-1** 中定义的**野火-项目设计特点-A。** **野火-项目设计特点-B：**在施工开始前，项目应在体育场索道塔的施工工地周围设置燃料调整区，从施工区域外缘开始，70 英尺或直到距离最近的铺设道路，使地面上的所有植被、枯叶或干叶和松针变少或全部移除，并修剪或移除树木，以使树枝与其它树木保持至少 10 英尺的距离。体育馆索道塔的塔施工总设计图显示，缓冲区为 70 英尺或到最近的铺面公路。	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
野火-3：*本项目是否需要安装或维护可能加剧火灾风险或可能对环境造成暂时或持续影响的相关基础设施（如道路、燃料中断、应急水源、输电线或其它公用事业）？*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	请参阅野火-1 中定义的**野火-项目设计特点-A**，以及**野火-2** 中定义的**野火-项目设计特点-B。**	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：** 影响不重大。
野火-4：*本项目是否会使人或建筑物面临重大风险，包括由于径流、火灾后的斜坡失稳或排水变化而导致的滑坡或下游洪水或山体滑坡？？*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。	影响不重大。
野火-5：*本项目该是否会使人们或建筑物直接或间接地暴露于涉及野地火灾的重大损失、伤害或死亡风险中？*	**建筑施工：** 影响不重大。 **运营：** 影响不重大。	无须采取缓解措施。 请参阅野火-1 中定义的**野火-项目设计特点-A**，以及**野火-2** 中定义的**野火-项目设计特点-B。** **野火-项目设计特点-C：**在百老汇枢纽站、体育馆索道塔和道奇体育馆站的运营过程中，应由工作人员和摄像头进行安全监控。项目人员应接受培训，以识别可能的消防	**建筑施工：**影响不重大。 **运营：** 影响不重大。

潜在环境影响	显著程度确定	项目设计特点（PDF）和/或 缓解措施（MM）	采取缓解措施后的显著程度确定
		安全隐患，包括识别火星或烟雾的存在，并向有关部门报告。任何在工地上引发的火灾应及时报告给洛杉矶消防局（LAFD）。	